SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

WARSZAWA 15 WRZEŚNIA 1931 ROKU

Rok 7 Nr. 12

CENA EGZEMPLARZA 1 ZŁ.

Regaty w Kaliszu

dnia 6 września 1931 roku.

Rodzaj łodzi	Kaliskie Tow. Wiośl.	„Tryton" Poznań	T. W. Włocławek	Polic. K. S.
Czwórki półwyścigowe . . .		7		
Czwórki półwyśc. dębowe . .	7			
Czwórki półwyścigowe . .	7			
Dwójki			9	
Czwórki półwyśc. dębowe . .				7
Czwórki półwyścigowe . . .	7			
Czwórki (gigi)		15		
Czwórki.	15			
Razem . .	36	22	9	7

Regaty w Wilnie

na rzece Wilji, 6 września 1931 r.

Rodzaj łodzi	W. K. W. Grodno	W. K. W. Poznań	A. Z. S. Wilno	W. K. S. „Pogoń" Wilno	Tow. Wiośl. w Wilnie	P. S. S. P. Sap. Wil.	Pol. K. S.
Czwórki młodszych . .		10					
Jedynki nowicjuszy . .			2				
Czwórki półwyścigowe .				7		3½	
Czwórki półw. mł. . .					7		
Czwórki nowicjuszy . .	10						
Czwórki półw. wojsk. .	7						
Czwórki półwyścigowe .			7				3½
Czwórki półw. now. . .		7					
Jedynki						3	
Czwórki.	15						
Razem . .	22	17	9	7	7	6½	3½

Regaty w Warszawie

dnia 13 września 1931 roku.

Rodzaj łodzi	W. T. W.	K. W. 04 Poznań	K. W. „Wisła" Warszawa	W. K. S. W. Warszawa	A. Z. S. Wilno	A. Z. S. Kraków	K. S. 3 p. Sap. Wilno
Ósemki młodszych . .				18			
Dwójki podwójne . . .			9				
Czwórki młodszych . .			10				
Czwórki półwyścigowe.					7		
Jedynki nowicjuszy . .			4				
Czwórki.		15					
Czwórki nowicjuszy . .	10						
Jedynki młodszych . .							4
Czwórki wagi lekkiej .		10					
Czwórki półw. nowic. .			3½	7			
Jedynki						6	
Dwójki bez sternika . .		4½					
Ósemki	27						
Razem . .	37	29½	26½	25	7	6	4

Zestawienie punktacyj klubów wioślarskich, zdobytych w 1931 r. do dnia 16 września.

1.	Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań	569½
2.	Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie . . .	143
3.	Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie	129
4.	Wojskowy Klub Wioślarski, Poznań	107
5.	Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku . . .	71½
6.	Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła"	66½
7.	Klub Sport. 3 Bat. Saperów Wileńskich . . .	61½
8.	Wojskowy Klub Sport. Wodnych w Warszawie	59½
9.	Klub Wioślarski „Wisła" w Warszawie . . .	55½
10.	Wojskowy Klub Wioślarski „Grodno"	54
11.	Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie	36
12.	Poznańskie Tow. Wioślarzy „Tryton"	34
13.	Wojskowy Klub Sportowy „Pogoń", Wilno . .	32
14.	Akademicki Związek Sportowy, Warszawa . .	26
„	Akademicki Związek Sportowy, Kraków . . .	26
16.	Akademicki Związek Sportowy, Wilno . . .	23
17.	Towarzystwo Wioślarskie w Wilnie	14
18.	Towarzystwo Wioślarskie w Płocku	12
19.	Klub Wioślarski w Toruniu	7½
20.	Kujawski Klub Wioślarski, Włocławek . . .	7
„	Y. M. C. A.	7
„	Policyjny Klub Sportowy w Kaliszu	7
23.	Policyjny Klub Sportowy w Wilnie	3½
„	Wojskowy Klub Wiośl. „Prosna" w Kaliszu .	3½
25.	Klub Wioślarski „Tryton" (Gimnazjalny) . .	3

Punktacja dla klubów kobiecych:

1.	Warszawski Klub Wioślarek	129½
2.	Akademicki Związek Sportowy, Wilno . . .	35½
3.	Wojskowy Klub Wioślarski, Grodno	34
4.	Poznański Klub Wioślarek	17½
5.	Wojskowy Klub Wioślarski, Poznań	7
„	Towarzystwo Wioślarek w Włocławku . . .	7
„	Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu	7
„	Wojskowy Klub Wiośl. „Prosna" w Kaliszu . .	7
9.	Bydgoski Klub Wioślarek	3½

Rok 7. WARSZAWA, 15 WRZESIEŃ 1931 r. Nr. 12

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

KROCZYMY NAPRZÓD

Co roku na tem miejscu sporządzamy ogólny bilans sezonu — rachunek strat i zysków. Kontrola i rzeczowa krytyka są nieodzownym czynnikiem wydajnej pracy. W ocenie nie kierujemy się zasadą „de mortuis, aut tene, aut nihil" — owszem powodowani głęboką troską o zdrowie i piękny rozwój sportów wodnych, chętnie szukamy nawet „dziury w całem" aby tylko wykryć braki, wyciągnąć na wierzch niedomagania, przedyskutować je, usunąć.

Sporty wodne w hierarchji sportów zajmują szczególnie ważne stanowisko. Hasła współżycia z przyrodą, powrotu do natury, przyjaźni i braterstwa sportowego nigdzie nie są równie wysoko cenione i praktykowane. Najmniej również zarażone są chorobą wieku — pieniądzem, najmniej w nich „business'u", reklamy. Jasne więc, że są arystokracją z ducha w rodzinie sportowej, — komórką skąd musi wyjść ruch zmierzający do uzdrowienia mocno niezdrowych stosunków, jakie w życiu i sporcie panują.

Cieszy więc nas niezwykle, że bilans sportów wodnych wykazuje znaczną przewagę plusów nad minusami. Ogólną ideą przewodnią jest zasada powszechności sportu. Związki nie są areną dla wyjątkowo utalentowanych jednostek — rekordzistów, główną troską są szare masy, dla których walczy się o ruch, słońce, zdrowie i rodość.

Wszystkie Związki maksimum wysiłków wkładają w pracę wszesz i wgłąb. Praca ta nie ginie bez echa.

Mimo ciężkiej sytuacji gospodarczej, która cięży również i nad życiem sportowem widzimy we wszystkich ośrodkach wytężoną pracę. Wioślarze program nakreślony na sejmiku zrealizowali w 100 proc. Po pięknej manifestacji jedności w dniu wspólnego otwarcia przystani — wspólnie również zamkną sezon — wyścigiem długodystansowym — na znak, że tylko zgodnym i trwałym wysiłkiem dochodzi się do laurów.

Inicjatywa „Sportu Wodnego" znalazła zrozumienie i stała się tradycją doroczną. Sezon przebiegł pod znakiem wytężonej walki, stojącej na najwyższym poziomie. Poznań jak w roku zeszłym przodował, dzięki najbardziej nowoczesnym metodom treningowej pracy, inne ośrodki mimo braku trenerów-zawodowych, w miarę sił i możności dotrzymywały kroku. Na Mistrzostwach Europy nie odnieśliśmy tych sukcesów co w roku zeszłym, prawda,— nie znaczy to jednak byśmy odstali, lub zapóźnili się w rozwoju. Fortuna nieodłączna towarzyszka sportu, tym razem darzyła nas mniej łaskawym uśmiechem, a punktacja nielitośnie pognębiła nas— oceniając niżej prawdziwego poziomu. Świadomi jesteśmy jednak swej wartości, wierzymy w potęgę pracy — nie dziś, to jutro potrafimy rezultaty jej światu pokazać.

Pływacy pracowali pod hasłem upowszechnienia sportu.

Kurs instruktorski dr. Wiesnera, „Pierwsze kroki", mnóstwo zawodów II i III klasy, mecze międzyklubowe, wreszcie imponujące mistrzostwa okręgów i Polski, oto świadectwo na długą metę prowadzonej pracy. Występy zagraniczne i tu zawiodły, mimo, że poziom nasz był tego roku znacznie wyższy, wiemy jednak, że w roku zeszłym zwycięstwo z Czechami było w dużym stopniu „fuksem".

Żeglarze również nie próżnowali.

Ruch ze stolicy rozlał się po całym kraju. Kursy w Trokach, na jeziorze Charzykowskiem, regaty w Augustowie, wiele zawodów w Warszawie, nowe kluby i sekcje żeglarskie na prowincji.

Na morzu tegoroczny „Ośrodek morski" — dał maksimum tego, czego można się było spodziewać. Wytrwała praca instruktorów, zapał uczestników— stworzyły liczną kadrę młodych żeglarzy morskich. Podróże „Junaka„ i „Juranda" pokazały banderę polską w wielu portach Bałtyku.

Praca żeglarska oparta o wiedzę i trening zbliża nas do chwili, w której Polacy wejdą do wielkiej rodziny żeglarskiej świata.

Najmłodszy ze związków kajakowy, urodził się pod szczęśliwą gwiazdą. Wody polskie w roku bieżącym zaroiły się od kajaków i kanadyjek. Wędrowanie stało się modą.

W najmniejszych dziurach, po zapadłych kątach, młodzież buduje kajaki i rusza na włóczęgę. Racjonalna praca P. Z. K. dała duży sukces propagandowy, i przyczyniła się do zracjonalizowania turystyki wodnej.

Uregulowanie wielu spraw związanych z transportem, cleniem i t. d. z władzami — zbliżyło nas i w tym punkcie do Europy.

Słowem nie zakładamy rąk, mimo kryzysu tempo pracy nie spada, owszem wszędzie widać ruch i pęd.

Kroczymy naprzód!

Oto napawający wiarą w przyszłość wniosek z przeglądu sezonu!

PANI PANNENKOWEJ W ODPOWIEDZI

Z radością notujemy słowa uznania z jakiemi sport polski spotyka się na obcym terenie.

Zainteresowaniem wśród osób stojących na uboczu, dowodzi, że idea sportowa żłobi sobie drogę wśród coraz szerszych sfer.

Pani Pannenkowa w Nr. 256 „ABC" w słowach gorących podnosi wartość sukcesu wioślarek polskich nad Tamizą. Wszystko byłoby pięknie, ładnie, gdyby nie brzydka wycieczka pod adresem P. Z. T. W. w końcowym ustępie artykułu. P. Pannenkowa stając w obronie wioślarek wysunęła argumenty zaczerpnięte nie z pierwszego źródła, stąd nie zawsze zgodne z prawdą. Po opisie efektu propagandowego zawodów na terenie Anglji umieszcza taki passus:

„Z honorami, jak triumfatorki, witano je również w powrotnej drodze w Paryżu.

A w Polsce? Cicho, cichuteńko. Ani słowa uznania I ani grosza pomocy. Z wielkim trudem, po długich prośbach, w ostatniej chwili przed wyjazdem wyżebrały sobie paszporty darmo. Pozadłużały się na całą tę imprezę, która je kosztowała w sumie do 20 tysięcy złotych. Rząd im obiecał wprawdzie 5 tys. zł. subwencji, potem zredukował obietnicę do 2 tys. zł., w końcu aż dotąd nie dał nic zupełnie. Pomimo takich wyników!

A trzy tygodnie temu

A trzy tygodnie temu pojechało oficjalnie przedstawicielstwo wioślarskie męskie z zasiłków rządowych, w liczbie 25 (wioślarek naszych w Londynie było tylko 7) na regaty do Paryża. — I tam przepadli w przedbiegach...

...Zwycięskie wioślarki nie dostały dotąd ani grosza".

Otóż słowa uznania znalazły się i w Polsce. Prasa zarówno specjalna jak i codzienna zamieściła sprawozdania fotografje... Pochodów, ani akademij wprawdzie nie było, lecz nie urządzano ich również z okazji większych sukcesów polskiego sportu.

...I ani grosza pomocy... Pozadłużały się na całą imprezę, która je kosztowała do 20 tysięcy złotych... Otóż sprawa nie przedstawiała się tak tragicznie. Wioślarski polskie były gośćmi Angielek, które pokryły lwią część kosztów. Gdyby nawet jechały na koszt własny suma 20 tysięcy jest o wiele za duża, jak na 7 osób, (koszt pobytu 1 zawodnika na Olimpjadzie w Amsterdamie wypadł nie całe 1000 zł.). Rząd obiecanej subwencji 2000 zł. jak dotąd nie cofnął. Że wioślarki pozapożyczały się na to zgoda, lecz nie z okazji zawodów, a podróży do Paryża i t. t. d.

Końcowy ustęp poświęca pani Pannenkowa rodowi męskiemu. Przestawiciele tego gatunku „liczbie 25 pojechali na regaty do Paryża i tam przepadli w przedbiegach". Otóż 1-o) reprezentacja Polski nie jechała na koszt rządu. Zawodnikom w Mistrzostwach Europy zwracane są koszty w stosunku odległości. Francuzi pokryli przejazd Poznań—Paryż, resztę opłacił Polski Związek Towarzystw Wioślarskich. Udział Polaków w Paryżu nie był podyktowany fantazją, ani szerokim gestem. W roku zeszłym Polska zdobyła tytuł Mistrza Europy, prócz tego triumfowała w szeregu biegów w Paryżu. Polskie wioślarstwo na terenie Francji ma wyrobioną firmę. Nie stawienie się na starcie byłoby błędem nie do darowania. Sukcesów tak wielkich jak roku zeszłego tym razem nie odniesiono, lecz kwestja otwarta, czy vicemistrzostwo w czwórkach bez sternika w Mistrzostwie Europy jest mniej warte od sukcesu wioślarek w zawodach towarzyskich. Niewiadomo również, czy efekt propagandowy zawodów paryskich był wiele mniejszy. W walce bywa rozmaicie, raz się wygrywa drugi raz, bierze się w skórę. Mimo przegranej Polacy byli wysoką klasą i jeśli przegrali to w najlepszem towarzystwie.

Stawianie kwestji tak, jak to robi pani Pannenkowa, krzywdzi zarówno wioślarzy, jak i wioślarki, które niewątpliwie nie życzyły sobie tego rodzaju obrony. Z dobrej woli podjęty atak p. Pannenkowej wyrządził im niedźwiedzią przysługę. Wioślarki do swych laurów, nie potrzebują wieńców ściąganych z cudzej głowy.

Antoni Heinrich.



Przed rozdaniem nagród, po regatach wioślarskich w Kaliszu.

REGATY PROPAGANDOWE W KALISZU

dnia 6 września 1931 r.

Letarg w jaki zapadł sport wioślarski w pięknym i starożytnym Kaliszu zdaje się chwała Bogu się skończył i możemy powitać powrót Kalisza do nowego i, sądzić należy, bujnego żywota. Dowiodły tego urządzone, wprawdzie niezupełnie zgodnie z kalendarzem P. Z. T. W., regaty propagandowe przez Kaliskie Tow. Wioślarskie.

Ośmnastoletnia przerwa, w czasie której Kalisz wcale albo w bardzo skromnych rozmiarach przyjmował udział w pochodzie naprzód sportu wioślarskiego w Polsce, wyraźnie dała się odczuć w wynikach sportowych regat. Oprócz załóg zamiejscowych, które stale przyjmowały udział w zawodach międzyklubowych i które prawie wszystkie odniosły łatwe i zdecydowane zwycięstwo nad załogami klubów miejscowych, nie widać było dobrze wiosłujących i wytrenowanych osad. Na metę osady przybywały zupełnie zmęczone, bez śladów walk finiszowych, ze znacznemi różnicami, sięgającemi kilka a nawet kilkunastu długości między pierwszą i drugą łodzią. Typowy obrazek załóg naprędce zebranych i zupełnie nieobeznanych z walką na torze, i całkiem naturalny objaw długoletniego zaniechania urządzania regat i przedwstępnych treningów.

O ile jednak sportowe wyniki regat były słabiutkie, to za to dość liczne zgłoszenia i zapał jaki ożywił uczestników dają niepłonną nadzieję, że skoro raz Kalisz się obudził to już więcej nie zaśnie i wkrótce zajmie miejsce w rodzinie wioślarskiej, z otwaremi ramionami czekającej na powrót nawróconego grzesznika. Dalszą rękojmią tego była również znakomita organizacja regat. Przemyślana w najdrobniejszych szczegółach, kierowana z ofiarną pracą przez kierowników T-wa, dawnych znanych wioślarzy i wykonana z drobiazgową precyzją, mogła służyć za wzór dla regat nietylko prowincjonalnych ale nawet i stołecznych. Tej organizacji nie mogła popsuć nawet okropna pogoda, jaka przez cały czas regat panowała. Pogoda ta nawet bardzo nieodstraszyła sympatyzującej ze sportem kaliskiej publiczności, której spory zastęp zebrał się i na trybunach i sąsiednim parku i czy to pod drzewami, czy pod parasolami, czy w ociekających wodą płaszczach nieprzemakalnych, przypatrywała się cierpliwie walkom zalewanych przez deszcz i smaganych wiatrem wioślarzy.

Na zaproszenia organizatorów zgłosiło się dziewięć klubów, które zapełniły program regat tak obficie, że trzeba było w przeddzień urządzić przedbiegi, a to ze względu na to, że tor kaliski na rzece Prośnie nie pozwala na jednoczesne startowanie więcej niż dwie łodzi. Wadą toru ponadto jest krzywizna, która faworyzuje łodzie startujące na pierwszym torze położonym od strony Rypinka. To też we wszystkich prawie biegach łodzie startujące na torze Nr. II, starały się zjeżdżać na tor Nr. I, co wywoływało skargi i protesty. Najliczniej wszystkie biegi obsadziło Kaliskie Tow. Wioślarskie, z tego też względu jemu przypadł w udziale piękny puhar Komitetu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego ofiarowany za największą ilość punktów. Z kolei największą ilość punktów otrzymał Wojskowy Klub Sportów Wodnych „Prosna" w Kaliszu, potem Tow. Wioślarzy „Tryton" w Poznaniu, Tow. Wioślarskie w Włocławku i t. d.

Udział w regatach w Kaliszu po raz pierwszy brał świeżo przyjęty do Związku Klub Wioślarski r. 1930 w Kaliszu i Policyjny Klub Sportowy w Kaliszu, który pozatem dodatkowo ścigał się z takimż klubem Policyjnym w Kole. Miejmy nadzieję, że pierwszy ten występ w Kaliszu pociągnie za sobą i dalszy rozwój sportu wioślarskiego w łonie Policji Państwowej.

Po skończonych regatach odbyło się rozdanie nagród zwycięzcom dokonane po okolicznościowem przemówieniu przez Prezesa P. Z. T. W. p. Józefa Radwana. Na zakończenie w zimowej siedzibie Kal. Tow. Wioślarskiego odbyły się tańce trwające z ochotą do rana.

Rezultat regat był następujący:

BIEG 1. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Towarzystwo Wiośl. „Tryton" w Poznaniu — czas 8 min. 19,6.
   Osada: Bertraud Jan, Gabryelewicz R., Pietrowiak J., Panek M., Schreiber W. (st.).
2. Kaliskie Tow. Wioślarskie -- czas 8 min. 32.
3. Policyjny Klub Sportowy, Kalisz—odpadł w przedbiegu.
4. Kaliskie Tow. Wioślarskie — niestart.

BIEG 2. **Dwójki podwójne półwyścigowe.**
1. Kaliskie Tow. Wioślarskie — c. n.
   Osada: Wyrembowski E., Suchowski J., Nawrocki S. (st.).
2. Klub Wioślarski z r. 1930, Kalisz — c. n.

BIEG 3. **Czwórki półwyścigowe dębowe.**
1. Kaliskie Tow. Wioślarskie — czas 8 min. 46,6.
   Osada: Matuszak J., Peda W., Bąkowski L., Machowicz C., Siewers W. (st.).
2. Klub Wioślarski z r. 1930, Kalisz — czas 9 m. 20,4.
3. Kaliski Klub Wioślarski z r. 1930 (2-a łódź) — niestart.

BIEG 4. **Czwórki półwyścigowe dębowe Pań.**
1. Wojskowy Klub Sportów Wodnych „Prosna" — czas 6 min. 08,2.
   Osada: Tworkówna M., Mizerska L., Plewniakowa Z., Hendrychówna W., Dąbrowska B. (st.).
2. Klub Wioślarski z r. 1930, Kalisz — czas 6 m. 38.
3. Towarz. Wioślarek w Kaliszu — odpadł w przedb.

BIEG 5. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Kaliskie Tow. Wioślarskie — czas 8 min. 27.
   Osada: Matuszak J., Peda W., Bąkowski L., Machowicz C., Zieliński B. (st.).
2. Wojskowy Klub Sportów Wodnych „Prosna" — czas 9 min. 12,6.
3. Towarzystwo Wiośl. ‚Polonja", Poznań — odpadł przedbiegu.

BIEG 6. **Dwójki.**
1. Towarzystwo Wiośl. w Włocławku—czas 8 m. 26,0.
   Osada: Grabowski H., Szelągowski W., Kawalec H. (st.).
2. Klub Wioślarski z r. 1904 w Poznaniu — czas 8 min. 26,2.
3. Kaliskie Tow. Wioślarskie — odpadł w przedbieg.
4. Kaliskie Tow. Wioślarskie (2-a łódź) — odpadł w przedbiegu.

BIEG 7. **Czwórki półwyścigowe Pań.**
1. Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu — czas 5 m. 59.
   Osada: Bencka A., Zawadzka J., Hemplówna E., Antonowiczówna Z., Hemplówna A. (st.).
2. Kaliskie Tow. Wioślarek — czas 6 min. 17.

BIEG 8. **Czwórki półwyścigowe dębowe.** Bieg pozaprogramowy dla Policyjnych Klubów Sportowych. Wygrany

przez Policyjny Klub Sportowy w Kaliszu przed takimże klubem w Kole w 9 min. 03 s.

BIEG 9. **Czwórki półwyścigowe.**

1. Kaliskie Tow. Wioślarskie — czas 8 min. 43,6.
   Osada: Kubacki J., Adamczewski J., Janicki J., Kukulski T., Siewers W. (st.).
2. Wojskowy Klub Sportów Wodnych „Prosna" — czas 9 min. 18.

BIEG 10. **Czwórki wyścigowe klepkowe** (Gigi).

1. Towarzystwo Wioślarzy „Tryton", Poznań — czas 8 min. 23,2.
   Osada: Bertraud J., Gabryelewicz R., Pietrowiak J., Panek M., Keller M. (st.).
2. Towarzystwo Wioślarzy „Polonja", Poznań — czas 8 min. 45.

BIEG 11. **Czwórki.**

Startowały załogi Kaliskiego Tow. Wioślarskiego i Wojskowego Klubu Sportów Wodnych. Pierwsza do mety przybyła łódź Kaliskiego Tow. Wioślarskiego, naskutek jednak protestu W. K. S. W. „Prosna" arbiter bieg unieważnił i nakazał ponowny start dnia następnego.

Jerzy Bojańczyk.

REGATY MIĘDZYKLUBOWE W WILNIE

na rz. Wilji dnia 5 i 6 września 1931 r.

Żałować należy, że jesienne regaty w Wilnie nie zostały zorganizowane na pięknem jeziorze Trockiem, na którem zawody mogą odbywać się bez przedbiegów, co bardzo dobrze wpływa na zawodników, a publiczności dostarcza wiele emocji i zachęca ją do uczęszczania na regaty.

Z zamiejscowych klubów przybyły do Wilna: Wojskowy Klub Wioślarski Poznań, i Wojskowy Klub Wioślarski Grodno.

Inne ośrodki wioślarskie regat nie obesłały, czego należy bardzo żałować, gdyż to nie daje możności porównania, na jakim poziomie stoi wioślarstwo wileńskie. Sądząc jednak z czasów, można przypuszczać, że naogół poziom wioślarstwa wileńskiego jest średni i daleko mu do poziomu wioślarstwa z dzielnic zachodniej Polski.

Regaty miały przebiegł następujący:

BIEG I. **Czwórki młodszych:**
Wojskowy Klub Wioślarski Poznań, walkover.

BIEG II. **Czwórki półwyścigowe pań:**
1) A. Z. S. Wilno, walkover.

BIEG III. **Jedynki nowicjuszy:**
1) A. Z. S. Wilno. 1) Stankiewicz, 2) Piekarski.

BIEG IV. **Czwórki półwyścigowe:**
1) Wojskowy Klub Sportowy „Pogoń", Wilno, osada: Zawadzki, Czapski, Jankiewicz, Fiedorowicz, ster. Wierszyłło.
2) Klub Sportowy 3 Bat. Sap. Wileńskich.

BIEG V. **Czwórki półwyścigowe młodzieży:**
1) Wileńskie Tow. Wioślarskie, osada: Połzikow, Łukaszewicz, Ciechanowicz, Urban, ster. Łuniewski.
2) Osada młodzieży tegoż klubu.

BIEG VI. **Jedynki pań:**
Wojskowy Klub Wioślarski, Grodno, Kiskiewiczówna, walkover.

BIEG VII. **Czwórki półwyścigowe pań:**
1) A. Z. S. Wilno, osada: Pietrusewiczówna, Karżasówna, Waszkielisówna, Zielecka, ster. Stankiewiczowa-Galinowska.
2) W. K. W., Grodno.

BIEG VIII. **Czwórki nowicjuszy:**
1) W . K. W., Grodno, osada: Stulkiewicz, Sudowski, Gmyr, Pindelski, ster. Pieregut.
2) A. Z. S. Wilno.

BIEG IX. **Jedynki klepkowe:**
1) Klub Sp. 3 Bat. Sap. Wil., Pietkiewicz.
2) Markowicz, z tegoż klubu.

BIEG X. **Czwórki półwyścigowe** dla osad wojskowych:
1) W. K. W. Grodno, osada: Adamczyk, Łukaszewicz, Jegorow, Samijłowicz, ster. Kulma.
2) Klub Sport. 3 Bat. Sap. Wileńskich.

BIEG XI. **Czwórki półwyścigowe** (pocieszenia):
1) A. Z. S. Wilno, osada: Horodniczy, Czeladnin, Holak, Marczewski, ster. Nosowicz.
2) Policyjny Klub Sportowy, Wilno.

BIEG XII. **Jedynki pań:**
1) A. Z. S. Wilno, Wasilewska, walkover.

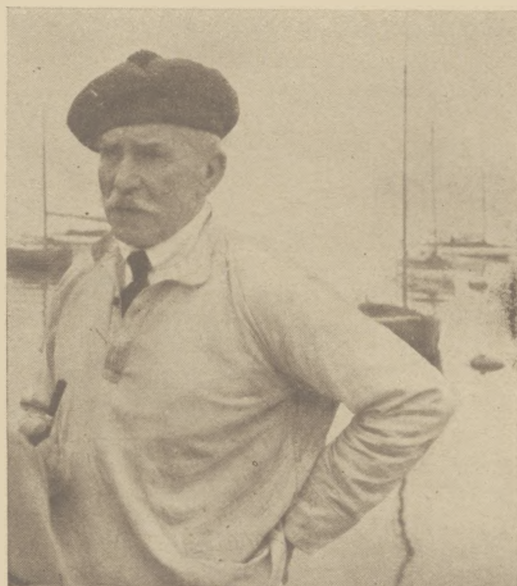
BIEG XIII. **Czwórki pań:**
1) W. K. W., Grodno, osada: Hykiel, Szymańska, Bałaszówna, Mrozowska, ster. Ottówna.
2) A. Z. S. Wilno.

BIEG XIV. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:**
1) W. K. W. Poznań.
2) Klub Sp. 3 Bat. Sap. Wileńskich.

BIEG XV. **Jedynki. Mistrzostwo Wilna:**
1) Klub Sport. 3 Bat. Sap. Wil. Witkowski, walkover.

BIEG XVI. **Czwórki. Mistrzostwo Wilna:**
1) W. K. W. Grodno, osada: Kowsz, Kobyliński, Antonowicz, Zieleniewicz, ster. Pieregut.
2) W. K. W. Poznań.

K. C.



Gen. M. Zaruski niestrudzony propagator morza.



Piękny fragment z regat wioślarskich w Filadelfji.

REGATY MIĘDZYKLUBOWE W WARSZAWIE

w dniu 13 września 1931 r.

Dżdżysta i zimna pogoda tegoroczna i pewne wyczerpanie, przeważnie finansowe klubów wioślarskich, sprawiły, że regaty międzyklubowe, urządzane jako zakończenie sezonu regatowego przez Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski nie stały się tem czem właściwie być powinny, a więc gremjalnem rendez-vous danem sobie przez najlepsze siły wioślarskie w celu pożegnania letniego sezonu regatowego i ostatniej próby sił przed długim snem zimowym.

Może gdyby stolica posiadała lepszy tor regatowy, może gdyby finanse pozwoliły na zaproszenie jednej lub kilka załóg zagranicznych, które zwykle chętnie przyjeżdżają na zawody po skończonym u siebie sezonie regatowym to może i obsadzenie biegów byłoby liczniejsze. W warunkach jednak w jakich pracuje sport wioślarski w stolicy trudno byłoby nawet pomyśleć o urządzeniu regat na wielką rzeczywiście skalę, gdyż brak odpowiedniego toru i stąd konieczność urządzenia licznych eliminacyj technicznie uniemożliwia organizację. Toć już na wiosennych regatach niski stan wody w Wiśle wywołał konieczność zorganizowania piętnastu eliminacyj zanim wogóle przystąpiono do zawodów finałowych i to przy zgłoszeniu szesnastu klubów, a przy liczniejszych zgłoszeniach trzebaby albo pracować od świtu do nocy i kazać zawodnikom startować niezliczoną ilość razy, albo rozciągnąć regaty na dłuższy przeciąg czasu, co wielu zawodnikom utrudniałoby wzięcie w nich udziału. Stąd też sprawa odpowiedniego toru staje się z roku na rok coraz bardziej palącą i wkrótce Komitet Regatowy nollens-volens będzie musiał zająć się tą sprawą, względnie zastanowić się czy nie warto przenieść regat gdzieś w sąsiedztwo Warszawy na lepszy tor. Podobno są w pobliżu Warszawy jeziora o dość dużej przestrzeni, względnie trzeba będzie poszukać lepszych warunków wodnych w górze lub w dole Wisły.

Tak jak było podczas regat obecnych sprawa przedstawiała się dość znośnie, ze względu na znaczny przybór wody, ale i tak tor budził wiele niezadowolenia z powodu bardzo nierównej szerokości i znacznego upośledzenia toru po stronie Pragi. To też arbitrzy musieli bardzo często upominać zawodników, zajeżdżających sobie wzajemnie drogę, nie obyło się też bez protestów.

Na czoło klubów pod względem ilości zgloszeń wysunęło się Warszawskie Tow. Wioślarskie, niestety jednak w ciągu obecnego sezonu nie znać przyrostu nowych sił i wszystkie biegi obsadzone po staremu jednymi i tymi samymi zawodnikami ze szkodą ich sił. Naogół jednak wszystkie załogi W. T. W. porobiły znaczne postępy i dziś stanowią bardzo wartościowy materjał, który należy tylko pomnożyć aby zająć w wioślarstwie to stanowisko, które Warszawskiemu Towarzystwu Wioślarskiemu bezprzecznie się należy. Drugi z kolei klub wioślarski w stolicy a mianowicie gospodarz regat międzyklubowych „Wisła" ilością zgłoszeń prawie dorównał swemu sąsiadowi, a jeżeli chodzi o biegi na krótkie wiosła to go nawet pobił, posiada bowiem w dwójce podwójnej doskonałą załogę a w szlakowym Bondorowskim doskonałą siłę na jedynce. Czwórka wagi lekkiej, gdyby lepiej była wyszkoloną mogłaby śmiało stawić czoło swym przeciwnikom z Poznania,ósemka wykazała zu-

pełny brak zgrania i treningu. Wojskowy Klub Sportów Wodnych posiada bardzo wartościowy, choć wciąż jeszcze niedość wyszkolony materjał, startowanie tych samych wioślarzy w ósemce i w czwórce półwyścigowej, zamiast w czwórce wyścigowej nie przyczyni się do dobrego ich wyszkolenia. Załogi Klubu Wioślarskiego „Syrena" jakkolwiek ambitne w walce robiły wrażenie mało wytrenowanych i zgranych z sobą. „Sokół" i Y. M. C. A. widocznie rozporządzają jeszcze bardzo małą ilością taboru i wioślarzy, choć w formie i technice znać u nich duży postęp.

Z gości na czołowe miejsce wybił się jak dotąd bezkonkurencyjny Klub Wioślarski z r. 1904 w Poznaniu Mistrzowska dwójka bez sternika startująca raz walkoverem, uzupełniona potem w czwórce wioślarzami z czwórki lekkiej wagi i znana z wielokrotnych zwycięstw czwórka wagi lekkiej wygrały wszystkie przez siebie obsadzone biegi. Doskonałą załogą okazała się czwórka Wojskowego Klubu Wioślarskiego w Grodnie, w biegu z Poznaniem prowadziła prawie przez trzy czwarte toru i dopiero na finiszu uległa temu ostatniemu z niewielką różnicą, zdobywając dla swego klubu porażkę równie honorową jak zwycięstwo. W biegach jedynek znów bezkonkurencyjnym okazał się wioślarz A. Z. S'u krakowskiego W. R. Verey, ambitnie i dzielnie współzawodniczył z nim skifer 3-go p. saperów w Wilnie Witkowski, który dotychczas w wielu biegach tylko tego jednego zna zwycięzcę, poprzedni jednak ciężki bieg z Sawnorem z W. T. W. siedział mu dobrze w kościach i utrudnił silniejszy opór Vereyowi. Kompletny sukces gości na regatach uwieńczyło jeszcze zwycięstwo A. Z. S'u wileńskiego na czwórkach półwyścigowych. Powszechny żal budził brak zgłoszeń ze strony A. Z. S'u warszawskiego, który dotychczas dzierżył prym w walkach na wodzie wśród załóg warszawskich, miejmy nadzieję, że abstynencja ta będzie tylko chwilową i znów barwy akademickie zajmą poczesne miejsce wśród zawodników warszawskich.

Organizacja regat była wzorową i tylko szkaradna pogoda i przenikliwe zimno psuły ogólny nastrój. Te to warunki atmosferyczne sprawiły, że i udział publiczności był niewielki. Po skończonych regatach na przystani Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie, prezes W. M. K. W. p. Bernatowicz dokonał rozdania nagród i pożegnał uczestników do przyszłego roku.

Rezultaty biegów były następujące:

BIEG 1. **Ósemki młodszych.**
1. Wojskowy Klub Sportów Wodnych, Warszawa — czas 5 min. 51 s.
   Osada: Baryga J., Kiełczewski J., Osiński K., Woźniak S., Zglenicki T., Kupiec S., Grenke A.. Wagner H., Stefański J. (st.).
2. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 5 m. 57 s.
3. Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — c. n.

BIEG 2. **Dwójki podwójne.**
1. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa—czas 6 m. 25.
   Osada: Bondorowski J., Slesicki J.
2. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 6 mi. 30 s.

BIEG 3. **Czwórki młodszych.**
1. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa—czas 6 m. 40.
   Osada: Młynarski C., Bekiesz M., Frydrych L., Strzelecki T., Zgliński J. (st.).
2. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 6 m. 44 s.
3. Od. Wiośl. Tow. Gimnastycznego „Sokół", Warszawa — c. n.

BIEG 4. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Akademicki Związek Sportowy w Wilnie — czas 6 min. 54 s.
   Osada: Bartoszewicz K., Szydłowski O., Horoddnichy H., Czeladzin K., Nosowicz H. (st.).
2. Klub Sportowy Polska Y. M. C. A., Warszawa — czas 7 min. 00 s.
3. Oddz. Wiośl. Tow. Gimn. „Sokół", Warszawa—c. n.

BIEG 5. **Jedynki nowicjuszy.**
1. Klub Wioślar. „Wisła", Warszawa—czas 6 m. 51,4. Bondorowski.
2. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 6 m. 59 s.
3. Warszawskie Tow. Wioślarskie (2-a łódź) — c. n.

BIEG 6. **Czwórki.**
1. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań—czas 6 m. 10,6.
   Osada: Budziński H., Mikołajczak J., Dybalski W., Dybalski Z., Bącler M. (st.).
2. Wojskowy Klub Wioślar. w Grodnie—czas 6 m. 18.
3. Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — c. n.

BIEG 7. **Czwórki półwyścigowe Pań.**
1. Warszawski Klub Wioślarek — czas 6 min. 20 s.
   Osada: Trejze H., Terlińska B., Kurpiewska H., Klimkówna F., Kordyakówna E. (st.).
2. Związek Urzędniczych Stow. Sport. „Zjednoczenie" czas 6 min. 35 s.

BIEG 8. **Czwórki nowicjuszy.**
1. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 6 m. 33 s.
   Osada: Bełkowski C., Czerwiński S., Iwaniuk W., Fabjanowicz J., Szemetyłło W. (st.).
2. Wojskowy Klub Sportów Wodnych, Warszawa — czas 6 min. 37 s.

BIEG 9. **Jedynki młodszych.**
1. Klub Sportowy 3-go p. sap., Wilno — c. n. Witkowski Z.
2. Warszawskie Tow. Wioślarskie — c. n.
3. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — odpadł w przedbiegu.
4. Warszawskie Tow. Wioślarskie (2-a łódź)—niestar.

BIEG 10. **Czwórki wagi lekkiej.**
1. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań—czas 6 m. 28,2.
   Osada: Dybalski Z., Dybalski W., Budziński M., Musiał N., Bącler M. (st.).
2. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa—czas 6 m. 33.

BIEG 11. **Czwórki Pań.**
1. Warszawski Klub Wioślarek (walkover) — c. n.
   Osada: Ziarkówna I., Mroczkowska Z., Janiakówna H., Ganiewska A., Śniadecka L. (st.).

BIEG 12. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.**
1. Wojskowy Klub Sportów Wodnych, Warszawa — czas 6 min. 54,2 s.
   Osada: Baryga J., Kiełczewski J., Zglenicki T., Woźniak S., Stefański J. (st.).
2. Klub Wioślar. „Wisła", Warszawa—czas 7 m. 04,2.
3. Akademicki Zw. Sport. Wilno — odpadł w przedb.
4. Warszawskie Tow. Wioślarskie—odpadł w przedb.

BIEG 13. **Jedynki.**
1. Akademicki Zw. Sport., Kraków—czas 7. m. 07,4. Verey W. R.
2. Klub Sportowy 3-go p. sap., Wilno—czas 7 m. 28.
3. Warszawskie Tow. Wioślarskie — niestart.
4. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — niestart.

BIEG 14. **Dwójki bez sternika.**
1. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań (walkover) — czas 7 min. 13 s.
   Osada: Budziński H., Mikołajczak J.

BIEG 15. **Ósemki.**
1. Warszawskie Tow. Wioślarskie — czas 6 min. 08 s.
   Osada: Bełkowski C., Fabjanowski J., Iwaniuk W., Golański H., Unger J., Czerwiński S., Warnke W., Wawrzyński J., Szemetyłło W. (st.).
2. Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — czas 6 min. 11,4 s.
3. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — c. n.

Jerzy Bojańczyk.

Grudziądzkie Towarzystwa Wioślarskie „Wisła".

Ostatni sukces Grudziądzkiego Towarzystwa Wioślarskiego „Wisła" na tegorocznych regatach wszechpolskich, wzbudził większe zainteresowanie się tym mało znanym dotychczas klubem, co nas powoduje, by mu poświęcić nieco miejsca na łamach „Sportu Wodnego".

Grudziądzkie Tow. Wioślarskie „Wisła" założone zostało w roku 1924, dzięki inicjatywie kilkunastu miłośników sportu wodnego z p. inż. Jagodzińskim na czele. Do tego czasu w Grudziądzu poza niemieckiem towarzystwem, żaden polski klub wioślarski nie istniał. Początek stanowiła 1 czwórka półwyścigowa, odkupiona od Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego w Bydgoszczy za pieniądze złożone przez założycieli. Jako przystań wioślarska służyła przez dłuższy czas stojąca nad Wisłą szopa węglowa. Była to przystań bardzo niewygodna i nieraz wioślarze zastali swoją łódź i przybory wioślarskie kompletnie zasypane kurzem węglowym. W takich warunkach trudno było uprawiać sport wioślarski i werbować nowych członków. Zaczęto więc starania o własną przystań. Lecz dopiero w roku 1926 przygotowania do budowy przystani postąpiły tak daleko, że można było przystąpić do jej wybudowania. Postawiono piękny piętrowy budynek z drzewa, który kosztował kilkadziesiąt tysięcy złotych i z tego tytułu ciąży na towarzystwie jeszcze dzisiaj poważny dług. Następne lata pracowano nad dalszem urządzeniem przystani, teren ogrodzono i posadzono kilkaset drzew i krzewów, umocniono brzeg Wisły, który kilkakrotnie przez wysoki stan wody został zniszczony. Nieraz członkowie sami brali łopatę do rąk, budowali i naprawiali, by tylko oszczędzić towarzystwu wydatków. Przy tych staraniach nie zapomniano jednakże o istotnym celu towarzystwa, t. j. uprawianie i krzewienie sportu wioślarskiego. Werbowano nowych członków i starano się powiększyć tabor. Dzisiaj jest towarzystwo dzięki niezmordowanym zabiegom długoletniego prezesa inż. Jagodzińskiego, w posiadaniu kilkunastu łodzi wioślarskich, a liczba członków towarzystwa wynosi 200. By zachęcić do wstępowania do towarzystwa, urządzano różne imprezy jak uroczyste otwarcie i zamknięcie sezonu, zawody wewnętrzne i wianki, które urządzano na coraz to większą skalę, — przypominały wciąż społeczeństwu o istnieniu towarzystwa. Chociaż towarzystwo jeszcze do żadnych zawodów międzyklubowych nie stawało, to jednak ilość wyjazdów, wycieczek i przewiosłowanych kilometrów z roku na rok wzrastała. W roku 1929 wyjechała jedna załoga Gr. T. „Wisła" na zawody międzyklubowe do Torunia, gdzie zdobyła pierwszy dla tow. puhar. W roku 1930 obesłano regaty międzyklubowe w Toruniu i Gdańsku, gdzie także zdobyto piękny puhar. Rok 1931 rozpoczął się pod znakiem stawania pierwszy raz do regat wszechpolskich. Nowowybrany zarząd wziął się energicznie do pracy i nie szczędził starań i wysiłków, by postawić towarzystwo na wysokości zadania. Urządzono uroczyste otwarcie sezonu, połączone z podniosłym aktem składania przyrzeczenia treningowego przez wioślarzy wybranych do treningu regatowego. Dnia 7 czerwca r. b. odbyły się w myśl przepisów P. Z. T. W. zawody wewnętrzne, w których brało udział 11 załóg. W tym dniu także poświęcono pierwszą łódź wyścigową, która pomimo trudnej sytuacji finansowej, tego roku zakupiono. Trenowanie załóg przeprowadza w tym roku nowy a cenny nabytek tego towarzystwa p. Jankowski, olimpijczyk, były członek Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego w Bydgoszczy. Jego ofiarnemu oddaniu się tej pracy, towarzystwo w wielkiej mierze ma do zawdzięczenia sukces, jaki na wszechpolskich regatach osiągnęło, wygrywając dwa biegi, przez co w ogólnej klasyfikacji z tych regat zajęło 3 miejsce.

Przy towarzystwie utworzono także sekcję wioślarek, która liczy narazie kilkanaście członkiń.

Kurs żeglarski w Trokach.

Działający od lat paru „nieoficjalny" ośrodek żeglarski śródlądowy w Trokach w r. b. również był czynny. W przeciągu 8 tygodni prawie rano i popołudniu odbywały się ćwiczenia. W lipcu zaczynały się o godz. 5, kończyły o 20, a więc piętnaście godzin dziennie! Do tak intensywnego wyzyskiwania taboru i czasu zmuszała szczupła ilość łodzi (10 „masztów" — wliczywszy w to wszystkie łodzie żaglowe Ligi, harcerskie i seminarjum). Oczywiście było to możliwe dzięki istnieniu sił instruktorskich, które wyrobiły się w latach ubiegłych. Wileńska drużyna harcerska — Błękitna jedynka żeglarska — była zupełnie samowystarczalna (dzięki temu też nie potrafię podać bliższych szczegółów o ich grupie, liczącej około 20 chłopców). Pozatem były trzy grupy: obóz wodny harcerski Głównej kwatery żeńskiej (23), zastęp żab XIII druż. harc. żeńs. z Poznania (8) i zbierana grupa z różnych osób (20). W każdej z tych grup byli żeglarze wprawni już, dzięki czemu i wyniki kursu okazały się dobre: z 51 osób skwalifikowano jako II stopień wyszkolenia (załogą śródlądowa) 13, jako III stopień (prowadzenie łodzi) — 17, wreszcie jako IV stopień (samodzielny żeglarz śródlądowy) 15. Z tych ostatnich połowa posiada umiejętności instruktorskie.

Kurs spotkał się z poparciem — tradycyjnem już — oddziału wileńskiego Ligi Morskiej (tabor, przystań) i Seminarjum Nauczycielskiego w Trokach (tabor, kwatery, wyżywienie). W kierowaniu zajęciami pomagał i zastępował kol. Alojzy Sawcki.

A. Wolff.

OD REDAKCJI: sprawozdanie z regat wioślarskich w Gdańsku i punktację podamy w zeszycie następnym t. j. 1 października r. b.



Zawody pływackie z udziałem Bocheńskiego i rewelacyjnej pływaczki polskiej z Genui Cytowiczówny-Kratochwili.

I PODRÓŻ „JUNAKA" NA BORNHOLM

„Junak" nie nadchodził. Choć kurs dobiegał końca, choć generał niezmordowanie deptał, dopominając się o „Junaka" — ciemne jego cielsko wyciągnięte na ląd sterczało obok składów bunkrowego węgla. Co goretsi kandydaci na kapitanów robili wyprawy do wojennego portu by ujrzeć jacht, o którym mówiono od rana do nocy. Starsi, co żeglowali już na nim chwalili zalety, zdradzali tajemnice. Bosman opowiadał o nowych udoskonaleniach i o wspaniałem wyposarzeniu, motorze, który pozwoli na uniezależnienie się od drogich holowników-pilotów, przy wjeździe do małych portów. Wszyscy niecierpliwili się, klęli. Codziennie nadchodziły z pod Oksywja wieści:

„Nadszedł motor", — „już jest na wodzie" — jeszcze tylko ster — wszystko w porządku, tylko mała poprawka— już jutro. — Mijały dni „Junaka" nie było. Nadeszły egzaminy końcowe. Przed kręgiem komandorów, z trwogą w duszy stawali młodzi żeglarze, aby zdać egzamin na morskich kapitanów jachtowych. Czternastu przeszło przez Scyllę i Charybdę, pokonywując niebezpieczeństwa nawigacji. Uporano się z cyklonami, „oblano" kapitaństwo.

„Junaka" nie było. Widziano go już na wodzie, lecz próba motoru wykazała jakieś defekty steru, — konieczność poprawki. Świeżo upieczone „wilki morskie" zaopatrzeni w „Capsteny" i „Gold Flake" z trwogą patrzyli jak ciemnieją nieskalanie białe kapitańskie spodnie, — prane na wyjazd.

Wreszcie nadszedł. 30 lipca od rana kołysał się na cumie przy molo Yacht-Klubu Polski — „Junak". Załoga dzwigała bagaż osobisty, prowiant. Bosmani kol. Bar i Zastawny badali inwentarz statku. Nawigacyjni Fronczak i Pankiewicz sprawdzali sprzęt nawigacyjny.

Po dniach chmurnych wyszło słońce. Uśmiech zawitał na zasępionej, stroskanej twarzy generała Zaruskiego, kapitana „Junaka". Musterola gotowa, świadectwo lekarskie w porządku, odprawa celna też. Junak gotów!!! Objęty przez załogę dopiero przed paru godzinami lśni już złotem mosiądzów, na salingu, hen, wysoko powiewa „Blue Peter" — sygnał wyjścia w morze.

Wreszcie i odjazd. O godz. 14.50 zaterkotał motor, krótkie pożegnanie, rzucono cumy, „Junak" ruszył. Padają komendy: „Na stanowiska manewrowe", „żagle stawiać". Na pokładzie ruch, wolno dźwiga się w górę potężny grot, na sztagach trzepią się trójkątny kliwer i fok. Parę zwrotów przed molo pasażerskiem i otoczony jachtami Ośrodka „Junak" bierze kurs na Hel, gdzie przed wyjściem w morze ma nastąpić kompensacja busoli. Załoga, choć czysto „kapitańska", nieco zaambarasowana, nie zawsze wie zaco się chwycić, gnębi ją trema, przed nowem, i niepewność, czy nie przyjdzie oddać duszy rybom...

Tymczasem nie ma obaw. Słaby wiatr z NW, fala długa, miarowa, piękne słońce.

Na pokładzie czyszczenie. Pod pokładem porządki. W kuchni „primusy"gotują pierwszą kolację. O godz. 18 ukończono kompensację, por. Pogorzelski, specjalista od dewjacji, opuścił pokład, jachty ośrodka zasalutowały banderami, „Junak" wypuścił log i ruszył wzdłuż Helu, szlakiem statków. O godz. 23.30 trawers Rozewia. Z pelengów wyliczamy odległość na 6.5 mili.

Wiatr ciągle słaby i przeciwny t. zw. w mordewind jak mawiają z polska po holendersku nasi marynarze. Pomagamy motorem pół siłą.

„Junak" idzie wzdłuż brzegu, aby kapitanowie mogli do syta się napelengować, obserwować latarnie i znaki, sondować, sprawdzać opisy locji. O godz. 23.25 spostrzegamy na horyzoncie światło błyskowe Stilo, latarnię mamy na trawersie dopiero o 3 rano, mijamy ją w odległości 6 mil.

O 4 rano przy zmianie wachty trawers kościoła w Łebie. Wiatr słaby WSW—mgła poranna, zanosi się na dzień upalny. Porządki na pokładzie szorowanie, czyszczenie.

O 5.45 mijamy Złobin (Sholpin) w odległości 6 mil, a o 8.25 mamy na trawersie Słupsko (Stolpmünde), o 9.10 pelengujemy pod 45^0 Jerzywie (Jersthöft) o 10-tej mamy je na trawersie. Wiatru za grosz. Motor stop. Kąpiel, śpiewy, zabawy, fotografje.

O 11.50 stawiamy żagle, bierzemy kurs 238^0 na latarnię Bornholmu Due Odde i bajdewindem prawego halsu, z lekka wspomagani przez motor ruszamy w morze. Wiatr siły 1 z NtW. Na pokładzie opalanie się, opowieści wesołe, na obiad konserwy, pasztet i buljon z wermiszelem, jak zawsze, jak zawsze.

Śladami Kolumba ustanawiamy nagrodę dla tego, kto pierwszy ujrzy ląd. Saling w oblężeniu. Ciągle po drablinkach sunie ktoś w górę by ujrzeć ziemię i zjeść premję w postaci cukru. (Cukier krzepi).

Wreszcie o 19.10 na kursie „oko" zauważa zarys wzgórz Bornholmu, i latarnie Due Odde.

O 19.40 bierzemy peleng latarń, określamy pozycję. Idziemy kursem 212^0, opływając od południa Bornholm. W mroku nocy wypatrujemy boi ogradzającej od południa mieliznę Rönne. Spostrzegamy ją w odległości 200 mtr. na prawej burcie, płyniemy jeszcze tym samym kursem 0.5 mili poczem kursami pilotowemi kierujemy się na nabieżniki wskazujące drogę do portu Rönne.

O 23.45 w awanporcie rzucamy z lewej burty kotwicę. 15 mtr. łańcucha. Sonda wykazuje 4.5 mtr. głębokości.

1 sierpnia od wczesnego rana żyjemy pod znakiem Rönne. Mycie pokładu, czyszczenie mosiądzów i mahoni, toaleta osobista.

O 10.30 wjeżdżamy do wnętrza portu. Rönne stolica Bornholmu ma port maleńki o wielkiej ilości małych baseników-komórek, pełno szkunerów, keczów, rybackich kutrów. Przy molo obok kolei stoi statek pocztowy z Kopenhagi. Wgłębi portu widać piętrzące się na wzgórzu domki i strzelistą wieżę kościoła. Wszędzie pełno rowerów.

Koło południa krótki wypad do miasta. Zmiana pieniędzy, telegram do P. U. W. F., pocztówki do serca bliskich, wreszcie kawa ze śmietanką i coś dla ducha... muzeum bornholmskie. Wszystko w rekordowem tempie.

O g. 16 ruszamy znów na morze. Wychodzimy z portu, kierujemy się na zachód i kursem 14^0 ciągniemy wzdłuż zachodniego brzegu Bornholmu podziwiając malownicze brzegi, osiedla.

O godz. 18 mijamy Hammershus — słynny zamek w ruinie, oraz niemniej ciekawe skały. Wiatr OSO, siła 1. Kierujemy się ku wyspie szwedzkiej Christiansö. W drodze mija nas „Polonja" wracająca z Nordkapu.

Godz. 21.45 trawers Christiansö w odległości 0.75 mili. Ciemności nie pozwalają ocenić piękna samotnej wysepki. Zmieniamy kurs „ku domowi" na 114^0.

O godz. 22.30 określamy pozycję pelengując na światła latarń Hammeren, Christiansö i Swaneke. Zapuszczamy ½ siłą motor i wśród gwiazdzistej nocy zmierzamy ku latarni Stilo.

Rano na trawersie boi mielizny słupskiej, poprawiamy błąd logu i kurs.

JUNAKIEM NA BORNHOLM



NA PEŁNEM MORZU



MYCIE POKŁADU



KAPITAN J[e] GEN. ZARUSKI



PORT W RØNNE



HAMMERSHUS

Fotom. Tonny.

Koło południa, gdy zbliżaliśmy się po omacku, ku brzegom niemieckim łapie nas gęsta mleczna mgła. Ryczymy na rogu, w czem celuje „Dziwomąż". Z prawa, z lewa odpowiadają nam syreny statków.

O godz. 14.20 jak za sprawą cudów mgła rozstępuje się. Wiatr OSO siła 2. Określamy pozycję według latarni Stilo, i zaczynamy długiemi halsami lawirować ku Rozewiu.

O godz. 18.15 pelengujemy pod 45⁰ Rozewie, o 19.30 mamy je na trawersie.

Za Rozewiem wiatr kompletnie zdycha. „Sztyl" absolutny, w odległości 7 kabli od brzegu rzucamy kotwicę, zwijamy żagle.

Wieczór spędzamy na pokładzie śpiewając żeglarskie pieśni i słuchając koncertów jakiemi darzy nas, intendent p. Konarski (mistrz na piccolo) i pan Pankiewicz (na gramofonie) wtóruje basowym poszumem morze bijące o stromy brzeg rozewski.

3 sierpnia. Od rana ruch. O g. 6.30 stawiamy żagle i ciągniemy kursami pilotowemi wzdłuż Helu. Pelengujemy dobrze znajome latarnie, sygnały, kościoły. Szorujemy „Junaka"aby był piękniejszy, niż zwykle.

O godz. 11.26 mijamy północną boję Helu, wykręcamy ku Gdyni. Przed portem witają nas nowi uczniowie Ośrodka na jachtach. Otoczeni żaglami wkraczamy do portu i cumujemy się w przy molo Yacht-Klubu o godz. 15, po przebyciu 387 mil, podróży morskiej, poza 55⁰ szerokości, jak wymaga cenzus na kapitana.

Bałtyk zwykle burzliwy i kapryśny darzył nas przez cały czas piękną słoneczną pogodą.

Opuszczamy „Junaka". Żegnamy z żalem piękny jacht i obiecujemy sobie możliwie prędko wrócić na morze i wykazać w samodzielnych podróżach, że nauka na „Junaku" „w las" nie poszła.

O zmierzchu w baraku Ośrodka, gen. Zaruski głęboko wzruszony wręczał kapitanom jachtowym, świadectwa żeglugi życząc dobrego wiatru w dalszej, już samodzielnej żegludze.

Marzenia „Don Kiszota" iściły się. Pierwsza kadra jachtowych kapitanów ruszyła w świat. O tem czego dokaże, dowiemy się przyszłości.

Nie wątpimy, że polską sportową banderę zaniesie daleko na morza.

Tonny.

Regaty Związkowe „Wisły".

W niedzielę 6 września 1931 r. odbyły się związkowe regaty żeglarskie urządzone przez „Wisłę". Program wykazywał 48 zgłoszeń — liczbę ogromną, jeżeli wziąć zwłaszcza pod uwagę fakt, że termin zgłoszeń upływał już 31 sierpnia, zaś czasu na zgłaszanie się pozostawało zaledwie parę dni (wskutek omyłkowego wyznaczenia na tenże dzień regat Y. K. P.).

Regaty odbyły się przy silnym wietrze południowo-zachodnim i fali, chwilami padał deszcz. Pierwszy był wyścig piątek juniorów o nagrodę przechodnią „Wisły", zdobytą w r. ub. przez „Wisłę". W r. b. otrzymał ją Y. K. P. wskutek zwycięstwa p. Ejneberga. Drugą nagrodę wziął p. Bondorowski, trzecią p. Szprenger (obaj z „Wisły"), czwartą p. Kucharski (AZS.), piątą zaś p. Marja Żurkowska (WKW.).

Drugi z kolei był wyścig dziesiątek (jedenastu!). Pierwszy był p. Szymański, drugi p. Lewiński (obaj z „Wisły"), trzeci inż. Bomas (YKP.), czwarty p. J. Zalewski (A. Z. S.).

W wyścigu piętnastek wyścigowych nagrodę zdobyła p. J. Wolffowa (AZS.), w piętnastkach zaś turystycznych „nowych" pierwszy był p. H. Lange (YKP.), drugi p. Rodkiewicz (WTW.).

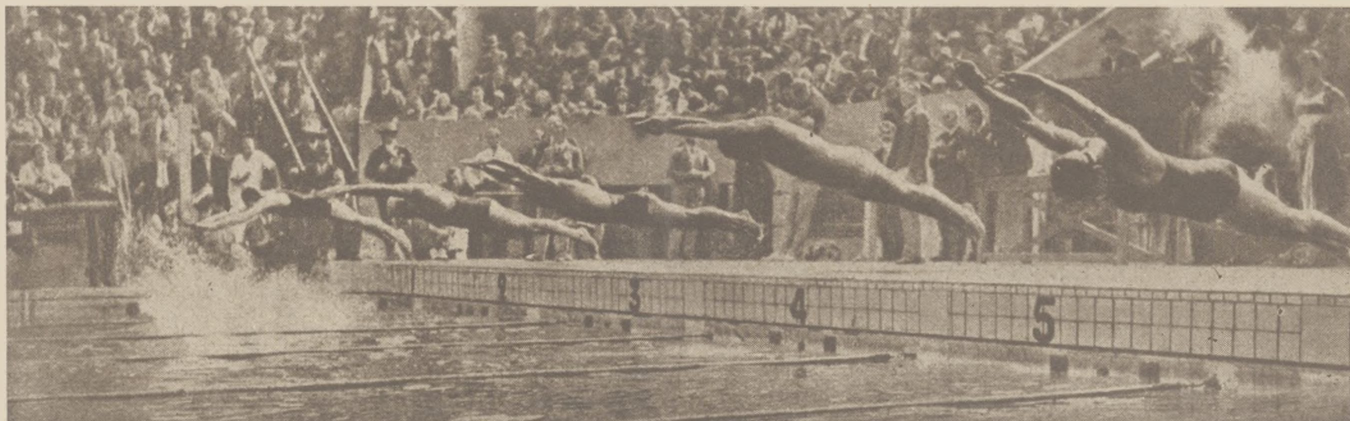
Nastąpił ogólny wyścig piątek o nagrodę przechodnią „Wisły". Zdobył ją p. Dzięcioł („Wisła"), drugi był p. Młynarski z tegoż klubu, trzeci p. Esner (WTW.), czwarty p. Pankiewicz (WTW.). W dwudziestkach zwyciężył p. Pawłowicz (YKP.).

W ostatnim wyścigu — piętnastek „starych" — startowały tylko 2 jachty z czterech zgłoszonych. Jednemu z nich rozdarł się żagiel, drugi przerwał wyścig.

Z ogólnych spostrzeżeń: wiatr był tak silny, że walkę toczyło się przeważnie z nim, a nie z przeciwnikiem. Rzadko kto ryzykował zwrot przez rufę. Silnie wezbrana Wisła pokryła mielizny, wyrównując szanse.

Pomimo silnego szkwalistego wiatru żadna z łodzi nie wywróciła się. Jeszcze raz wykazały te regaty, że w żeglarstwie szanse kobiet i mężczyzn są równe. Wreszcie należałoby skłonić zawodników, by we własnym interesie nie zgłaszali się do kilku wyścigów (bo nikt nie może im zaręczyć, że zdążą na czas), oraz by samowolnie nie zmieniali warunków wyścigu w czasie jego trwania.

A. Wolff.



Start na 100 mtr. stylem dowolnym na Mistrzostwach Europy. Drugi z lewej strony Bocheński.

STATKI — „PECHOWCE"

Wiadomo, że marynarze i dziś jeszcze przesądni, w dobie panowania żaglowców byli przesądni szczególnie. Wielu z nich za nic nie chciało pływać na statkach, znanych jako „złe omeny", chyba że zmuszeni do tego byli przez wyjątkowe okoliczności, lub też powodowali się brawurą. Skompletowanie załogi na statek uważany za „pechowca" nastręczało nieraz tak wiele trudności, że często z powodu braku załogi bywał on zmuszony do opóźnienia swego odejścia. Kapitanowie wysilali się na różne fortele, z których najczęściej stosowany polegał na spojeniu kandydatów. Gdy taki ocknął się i wytrzeźwiał, statek był już na morzu.

Jest rzeczą ciekawą, że prócz statków o opinji zdecydowanych „szczęściarzy" lub „pechowców", zdarzały się również statki, które po latach pomyślnej żeglugi, nagle wpadały w całą serję nieszczęść, jakgdyby zostały opętane przez złe moce, i przeciwnie.

Jak ciekawe koleje losu przechodziły nieraz statki, świadczy kilka, przytoczonych poniżej przykładów.

Słynny kliper „Black Adder" widocznie w złą godzinę wyszedł na pierwszą swą podróż, a chociaż doczekał się sędziwych lat, stale miewał wypadki, grożące mu katastrofą, której unikał jednak i to, jak mówią, „o włos".

W podróży z Anglji do Ameryki Południowej stracił na Atlantyku prawie całe omasztowanie i po wielu wysiłkach, idąc pod prowizorycznemi żaglami, z trudnością osiągnął zatokę Simonsa w pobliżu Cape Town. Wkrótce po naprawieniu uszkodzeń statek ten mało nie zatonął na skutek zderzenia z jakimś parowcem.

W drodze do Chin, która wyjątkowo odbywała się prawie bez wypadku, już niedaleko celu swej podróży zderzył się z francuskim parowcem „Volga", i znowu ciężko uszkodzony, ledwie dowlókł się do portu. Będąc już w porcie „Black Adder" zderzył się znowu, tym razem z żaglowcem, przyczem stracił cały bukszpryt.

W dwa lata później statek ten trafił na morzu Chińskiem na tajfun, stracił 3 łodzie i maszty i ledwie dotarł do najbliższego portu pod resztkami żagli.

Gdy po naprawie był gotów do drogi, ekspedytorzy herbaty, ze względu na złą opinję statku, zrezygnowali z jego usług, wobec czego „Black Adder" udał się na Filipiny po ładunek cukru, przeznaczonego do Bostonu. W parę dni po opuszczeniu Iloilo, „Black Adder" wpada na nieoznaczoną na mapie rafę w pobliżu wyspy Banquey. Celem ściągnięcia go poświęcona zostaje nawet część ładunku, lecz usiłowania załogi spełzają na niczem i ponieważ pewne jest jego zatonięcie, gdyż fala tłucze kadłubem o rafę, załoga opuszcza „Black Adder". Rozbitków zabiera przechodzący wpobliżu żaglowiec „Albyn's Isle". I tu staje się rzecz ciekawa. Ledwie ostatni marynarz zdążył wejść na pokład ratującego ich statku, gdy przez nadbiegły szkwał i wzmożoną falę „Black Adder" zostaje zepchnięty z rafy, i pod niezwiniętemi poprzednio żaglami — płynie dalej sam, bez swej załogi. Następuje za nim kilkugodzinna pogoń, uwieńczona schwytaniem zbiega. Nie jest to jednak koniec nieszczęść w tej podróży, gdyż naskutek niepomyślnych wiatrów przeciąga się ona tak długo, że wyczerpują się wszystkie prowianty i w ciągu 2 miesięcy załoga żyje tylko samym cukrem, wiezionym jako ładunek. Kiedy wreszcie „Black Adder" zawinął do portu, brakowało mu 22 ludzi załog, zmarłych na szkorbut.

W ciągu wielu lat jeszcze żaglował „Black Adder" w dalekich podróżach z piętnem „djabelskiej" reputacji, aż wreszcie został sprzedany do Norwegji, gdzie w pięć lat później zatonął.

Jako inny przykład statku „pechowego" można przytoczyć piękny czteromasztowy bark „Wanderer" z Liverpoolu. Statek ten od początku swej pierwszej podróży aż do końca egzystencji miał szczególnego „pecha".

Wychodząc w pierwszą podróż z Liverpoolu trafia na burzę, która zmusza go do powrotu, powodując stratę jednego marynarza i prawie wszystkich żagli. Po kilku dniach „Wanderer" wychodzi znów na morza i znowu wraca, tym razem bez masztów i z rannym kapitanem oraz oficerem. Wreszcie przy trzeciej próbie udaje mu się opuścić Liverpool bez wypadku, lecz w drodze w ładunku powstaje pożar i silnie uszkodzony statek z trudem dociera do San Francisco.

Przez pewien czas „Wanderer" pozostaje tam bezczynnie. Ale i bezczynność nie chroni go od wypadków, bo oto omal nie zostaje stracony. Podczas silnego wiatru pęka mu łańcuch kotwiczny i tylko nadzwyczajnemu zbiegowi okoliczności zawdzięcza statek uniknięcie rozbicia o kamienie. W tym wypadku dwaj marynarze zrywają się z reji: jeden z nich spada na pokład i łamie sobie obie nogi, drugi zaś wpada do wody, lecz zostaje szczęśliwie uratowany.

Następną swą podróż, do Filadelfji, odbywa „Wanderer" stosunkowo pomyślnie, gdyż jedynym wypadkiem jest spadnięcie z reji marynarza, który łamie nogę. Ale już podczas wchodzenia do portu, naskutek przesunięcia się ładunku, statek gwałtownie się przechyla, rozbija przycumowany wzdłuż jego burty holownik, poczem wpada na przechodzący w pobliżu parowy prom i druzgoce mu ster.

W piątej podróży, odbywanej do Chittagong, „Wanderer" zostaje ciężko uszkodzony przez cyklon w zatoce Bengalskiej, i zmuszony do zawinięcia do Kalkuty dla dokonania naprawy.

W nowej podróży do Filadelfji tonie mu 2 marynarzy. W końcu szóstej podróży statek osiada na mieliźnie w pobliżu Dunkierki, lecz podczas przypływu udaje mu się spłynąć.

Egzystencję swą „Wanderer" kończy w roku 1907, tonąc podczas postoju na kotwicy na redzie Cuxhaven, naskutek najechania przez niemiecki parowiec „Gertrud Woermann".

Amerykańska fregata „Harvey Mills" również nie należała do fortunnych. Podczas opuszczania jej ze stoczni



„Dar Pomorza" statek szkolny Marynarki Polskiej.

na wodę zabiła jednego z robotników, a wkrótce potem, będąc już gotowa do wyjścia na morze, uległa pożarowi, przyczem 2 ludzi z załogi udusiło się od dymu.

W dwa lata potem, podczas huraganu straciła maszty, a w końcu następnych 2 lat, zatonęła po zderzeniu z angielskim barkiem „Eta” w pobliżu wybrzeży Anglji.

Po wydobyciu jej i naprawieniu, udała się do Ameryki, dokąd przybyła dopiero po 12 miesiącach, gdyż w międzyczasie straciła omasztowanie i musiała wracać dla dokonania naprawy.

W pięć lat później „Harvey Mills” zatonęła koło przylądka Flattery razem z 22 ludźmi załogi. Uratowali się jedynie 2 marynarze i 1 oficer.

Jako przykład zmiennego szczęścia może służyć fregata „Annesley”, która po długoletniem pływaniu bez poważniejszych wypadków pod nazwą „Britisch Enterprise”, stała się nagle statkiem o bardzo kiepskiej opinji. Podczas stania na cumach na rzece Tyne — tonie, najechana przez parowiec „Warksworth”. Po wydobyciu i naprawieniu jej, fregata zostaje sprzedana, a przy tej okazji nowy właściciel zmienia jej nazwę na „Annesley”. Wkrótce potem, będąc w doku w Rotterdamie, „Annesley” wywraca się. Po wyremontowaniu pływa jeszcze przez długi czas, zyskując coraz to gorszą opinję, aż wreszcie w roku 1910 tonie na rafach Tuskar Rock.

W ciągu ostatnich 13 lat jej egzystencji tylko 3 podróże odbyła bez większych wypadków. Zmarło na niej 3 kapitanów, z tych 2 w ostatniej podróży: jeden naskutek choroby, drugi zaś został zmyty przez falę i utonął.

Fregatę „Jason” po 22 latach pomyślnej żeglugi również opuściło szczęście. W ostatniej jej podróży wypadki zdarzają się jeden po drugim, aż wreszcie statek zostaje tak uszkodzony, że wymaga gruntownej naprawy. To też trudno się dziwić załodze, że ta prócz przekleństw nic dobrego o „Jasonie” powiedzieć nie mogła.

Po opuszczeniu Cardiffu, w drodze do Zanzibaru, „Jason” zderza się w gęstej mgle z parowcem „Trelawney”, otrzymuje znaczne uszkodzenia i zmuszony jest wrócić do portu. Kontynuując przerwaną podróż „Jason” traci podczas omijania przylądka Horn 2 ludzi, którzy wypadli za burtę w czasie burzy.

Po oddaniu w Zanzibarze ładunku udaje się „Jason” do Hoogly i tu jeden z praktykantów zostaje zamordowany. Z Hoogly statek kieruje się do Bostonu, przyczem podczas cyklonu na oceanie Indyjskim traci omasztowanie, kapitan jego łamie nogę, a żona kapitana omało nie tonie w zalanej przez falę kabinie. Pod prowizorycznem ożagleniem statek wlecze się do wyspy Mauritius, i tu podczas wchodzenia do portu, zostaje wyrzucony na brzeg. Po ściągnięciu go na wodę, podczas naprawy omasztowania, spada z rei i kaleczy się jeden z praktykantów. Wkrótce po wyjściu w podróż z nowym kapitanem, wieziony ładunek juty zaparza się, i w celu zapobiegnięcia samozapaleniu, powstaje konieczność ponownego przeładowania go. Po tym wypadku wszystko idzie dobrze aż do czasu, kiedy statek znalazł się w odległości 50 mil od portu przeznaczenia; tu, po ominięciu przylądka Cod, podczas silnego wiatru, statek najeżdża na nieoznaczoną rafę i po kilku godzinach tonie. W katastrofie tej, z wyjątkiem jednego praktykanta, ginie cała załoga...

„London Hill” ostatnią swą podróż pod banderą angielską odbywa również w nieszczęśliwych okolicznościach. Na oceanie Spokojnym podczas nagłego szkwału, kilku marynarzy wypada za burtę i tonie, a jeden z oficerów doznaje poważnych obrażeń i wkrótce dostaje pomieszania zmysłów. W czasie okrążania przylądka Horn statek zostaje silnie uszkodzony i kapitan zmuszony jest skierować go do Montevideo dla naprawy; na dobitkę złego na sygnał wzywający pomocy, parowiec podchodzący celem ratowania statku, uderza go dziobem w burtę.

Po wyjściu z Montevideo do Europy „London Hill” znowu doznaje ciężkich uszkodzeń na Atlantyku.

Że „pechowce” zdarzają się nie tylko wśród statków handlowych, lecz także wśród okrętów wojennych, świadczy fakt, że trzy angielskie okręty o nazwach różnych rodzajów żmij, zginęły prawie w jednym czasie, przyczem w katastrofach tych straciło życie wiele ludzi.

Okręt „Cobra” zginął podczas swej próbnej jazdy wraz z całą załogą, „Viper” — na skałach Casquets podczas mgły, „Serpent” zaś na wybrzeżu Portugalji.

W ostatnich latach pewien ex-niemiecki parowiec, należący do jedengo z angielskich towarzystw, stale doznawał jakichś awaryj, i, co jest ciekawe, że z chwilą kiedy zmienił nazwę, zaczął wieść egzystencję spokojną, tak jakby ta zmiana przyniosła mu szczęście.

Do statków, które jakkolwiek miały burzliwe dzieje, jednak nigdy poważniejszych wypadków nie doznały, należał i były nasz statek szkolny „Lwów”, który po sześćdziesięcioletniej przeszło egzystencji zakończył wreszcie swój czynny żywot na emeryturze naszej marynarki wojennej, służąc za pływający skład.

S. Kosko.



„Lwów” podczas swej ostatniej podróży w 1930 r.



Nauka pływania w szkołach żeńskich w Japonji.



Wyścig żaglówek młodzieży szkolnej w Kalifornji.

SZYKANY PRUSKIE

Od redakcji: Od Dr. Czarnowskiego kapitana jachtu „Jurand" otrzymaliśmy odpis raportu wysłanego do Yacht-Klubu Polski z prośbą o interwencję.

21.VIII.31 r. jacht „Jurand"wyszedł z Helu w morze, udając się na Bornholm. Oprócz, mnie jako kapitana, w skład załogi wchodzili: p. Jadwiga Grużewska, p. Feliks Jabłkowski, p. Jan Gołubiew, p. Tadeusz Pasławski, p. Jan Szwykowski i p. Stanisław Wiszniewski. Pod wieczór dnia 22.VIII byliśmy w odległości około mil 10-ciu od niemieckiego portu Stolpmünde. Wobec tego, że barometr w ciągu trzech ostatnich dni wciąż spadał, wiatr z Nord-Westu po zachodzie słońca znacznie wzmógł się, niebo ze wszystkich stron pokryło się groźnemi chmurami i wszystko zapowiadało burzliwą pogodę, zdecydowałem się na noc zajść do Stolpmünde, dokąd „Jurand" przybył o godz. 21.30. Załatwiono formalności celne i zameldowano jacht w urzędzie locmanów. Na drugi dzień z rana przybył na pokład urzędnik celny, który oświadczył, że załoga musi mieć „Landsgangausweis", bez którego nie może wychodzić na ląd. Na prośbę o załatwienie tej formalności urzędnik ów zabrał dokumenty okrętowe „Juranda" (spis załogi i świadectwo flagi, wystawione przez Oddział Morski Y. K. P.) — i kazał czekać na siebie. Po pewnym czasie wrócił i oświadczył, że sprawę załatwił i że możemy swobodnie wychodzić na miasto pod warunkiem nie wyjeżdżania po za obręb gminy.

Przez całą następną dobę stan morza był burzliwy i nie pozwalał nam na dalszą żeglugę.

24.VIII z rana wobec polepszenia się pogody mieliśmy wyruszyć dalej. Tymczasem o godz. 9 r., podczas gdyśmy siedzieli w kajucie przy śniadaniu, wpada na pokład bez żadnego uprzedzenia i wkracza do kajuty uzbrojona policja mundurowa z wiekowym komisarzem na czele i w uroczyście groźnej, a zarazem bardzo nieuprzejmej formie, oświadcza nam, że jesteśmy wszyscy aresztowani. Nie dano nam skończyć śniadania, odebrano broń i aparaty fotograficzne i kazano natychmiast się ubrać i wychodzić z jachtu, gdyż mamy być niezwłocznie deportowani wgłąb kraju i oddani tam pod sąd.

Wkrótce okazaliśmy się w komisarjacie, gdzie spisano protokół, przyczem każdego z nas ze szczególnym naciskiem zapytywano, czy nie zajmuje się szpiegostwem. W godzinę potem wsadzono nas do autobusu i odwieziono do Stolpu, miasta odległego o 20 km. od morza. Ku wielkiemu naszemu zdumieniu kazano nam zapłacić za autobus. Oświadczyłem, że nie mam pieniędzy niemieckich i że nie z własnej woli, tylko jako aresztanci przyjeżdżamy do Stolpu, na co otrzymałem od policjanta wyjaśnienie, że właśnie swojej winie zawdzięczamy przyjazd tutaj i dla tego też musimy płacić sami a nie kto inny. Wobec braku pieniędzy niemieckich kazano nam płacić złotemi polskiemi. Ponieważ wyglądało na to, że z nami wogóle mogli robić co chcą, a postawa policjantów w stosunku do nas była wręcz wyzywającą — przeto aby sprawy nie pogarszać zapłaciłem za autobus żądaną kwotę 15 złotych. Prośbę moją o wydanie biletów, lub jakiegoś pokwitowania — pozostawiono bez żadnego skutku.

W chwilę potem maszerowaliśmy ulicami Stolpu pod eskortą policji, która kroczyła z przodu i z tyłu. Ubrani w kostjumy sportowe, wyglądem i mową zdradzając cudzoziemców, wzbudzaliśmy wielkie zainteresowanie wśród publiczności. Wreszcie zaprowadzono nas do gmachu sądów, gdzie długi czas ciągano nas z jednego lokalu do drugiego.

W jednej z poczekalni, widząc odpowiedni szyldzik na drzwiach toalety, wchodzę tam. W chwil potem kilka wkracza za mną policjant i robi mi wymówkę za to, że potrzebując udać się do toalety, nie zwróciłem się do niego o pozwolenie.

W końcu oddano nas w ręce władz sądowych, które po kilkugodzinnem szczegółowem badaniu sprawy, włącznie do wywołania klisz naszych zdjęć, za co też musieliśmy ze swojej kieszeni zapłacić, skazały nas za przekroczenie przepisów dotyczących Landsgangaüsweisu, wyrażające się w braku pozwolenia wyjścia na ląd, na zapłacenie kary pieniężnej, która łącznie ze wszystkiemi dodatkami wyniosła 129 zł.

W ciągu badania kilkakrotnie zwracałem uwagę Sędziego na to, że wyjść na ląd pozwolił nam urzędnik celny. Sędzia jednak zaznaczył, iż tylko pisemne zezwolenie mógłby uznać za ważne. Zresztą oświadczył, że o ile po przeprowadzeniu odpowiedniego dochodzenia, okaże się, że urzędnik celny rzeczywiście udzielił nam pozwolenia wyjścia na ląd, wówczas kara pieniężna będzie nam w przyszłości zwrócona.

Po wpłaceniu kary wróciliśmy do Stolpmünde, płacąc za przejazd również z własnej kieszeni.

W dwie godziny potem późnym wieczorem opuściliśmy port, kierując się na Bornholm.

Przed samym odjazdem w mojej obecności odbyła się rozmowa pomiędzy urzędnikiem celnym, który udzielił nam pozwolenia wyjścia na ląd, a naczelnikiem policji, który nas aresztował, między innemi za brak tego pozwolenia: „Czy pan pozwolił tym Polakom wyjść na ląd?" — pyta naczelnik policji. „Owszem, pozwoliłem" — odpowiada celnik.

Wskutek tego pomiędzy dygnitarzami tymi nastąpiła ostra wymiana zdań na temat, kto ma prawo udzielać pozwolnienia wyjścia na ląd, poczem obydwaj zrobili się w stosunku do nas bardzo grzeczni.

Z całego przebiegu powyższej sprawy, jak również i z ostatnio przytoczonej rozmowy, widać było, że całe zajście spowodowane zostało wyłącznie złośliwą chęcią szykanowania nas, jako Polaków, bez żadnych podstaw rzeczowych, i że tych szykan dopuściła się zwłaszcza policja ze Stolpmünde z jej kierownikiem na czele, który na każdym kroku ujawniał wrogie do nas zachowanie się. Kierownik ten zdradził się wreszcie z istotnej przyczyny swojej do nas nienawiści, kiedy na moją uwagę, że z Niemcami w Polsce tak by nie postępowano, oświadczył pełen wzburzenia, że właśnie tak należy z nami postępować, gdyż doskonale zna Polaków, jeszcze z czasów przedwojennych, kiedy służył przez kilka lat w Poznaniu.

Donosząc o powyższym uprzejmie proszę Zarząd Morskiego Oddziału Y. K. P. o poczynienie odnośnych kroków celem zwrócenia uwagi czynników miarodajnych na niedopuszczalność podobnego traktowania polskich yachtsmenów przez władze niemieckie. Tembardziej, że w danym przypadku polski jacht, jak to zostało odnotowane w księdze locmanów w Stolpmünde, zmuszony był z konieczności zawinąć do najbliższego portu, szukając schronienia przed burzą.

Dr. Czesław Czarnowski.

Międzynarodowe wyścigi motorówek w Detroit.

Dnia 7 b. m. odbyły się wielkie, międzynarodowe zawody motorówek o puhar Harmswortha. Zwycięzcą zostanie ten, według regulaminu, kto w trzech biegach zajmie dwa razy pierwsze miejsce.

W pierwszym biegu pierwsze miejsce zajął Kaye Don na Miss England II osiągając średnią szybkość 89,913 mil na godzinę, przed swym głównym rywalem Comodore Garwood, który jechał na Miss Ameryka IX. W II biegu wydarzył się wypadek. Miss England II wpadła w wir, przewracając się. Łódź napełniła się wodą i zatonęła, załogę jednak zdołano uratować.

Obie łodzie Miss England II i Miss Amerika IX zostały jednak zdyskwalifikowane za falstart i nie mogły brać udziału w dalszych biegach. Ostatecznie zwycięstwo zdobyła Miss Amerika VIII z szybkością 60,872 mil na godzinę.



Składakowcy przed defiladą, podczas wycieczki do Spały.

LIST Z PARYŻA

Paryż we wrześniu.

Minione zawody pływackie o mistrzostwo Europy były imprezą nawskroś udaną, na starcie bowiem zebrała się prawie cała elita pływaków europejskich, dzięki czemu walki były bardzo ciekawe. Jedynie pogoda nie dopisała. Nie bacząc jednak na przejmujące zimno walki były zażarte i pełne niespodzianek. Największą niespodzianką było zdetronizowanie dwukrotnego mistrza Europy — Niemców przez Węgrów, którzy bezapelacyjnie zajęli pierwsze miejsce 114 pkt. dystansując swego najgroźniejszego konkurenta Niemców o 21½ pkt. Reprezentacja węgierska nie miała słabych punktów, a głównym jej asem — to wiecznie młody Barany, który był w wspaniałej formie oraz fenomenalny jednonogi Halassy, który niespodzianie zajął pierwsze miejsce na 1.500.

Również turniej piłki wodnej wykazał bezapelacyjną wyższość mistrza Europy, który bił przeciwników jak chciał.

Drugie miejsce zupełnie słusznie zajęli Niemcy. Podporami reprez. Niemiec byli Deutch, Reibschlager oraz Jordan.

Trzecie z kolei miejsce zajęła Francja (36 pkt.), która po mistrzostwach spodziewała się czegoś więcej. Lecz Francuzi ostatecznie musieli się przekonać, że ich pływactwo to... Taris i Godard, ale 2 osoby nie mogą zastąpić całej drużyny, a jeśli jeden z nich zachoruje, klęska i to bolesna jest nieunikniona. I tak też się stało. Na dziesięć dni przed mistrzostwami Taris silnie się przeziębił i w stanie rekonwalescencji startował, lecz bez powodzenia. Został więc pobity przez przeciwników, którychby w normalnych warunkach bił na głowę bez natężenia. Oto przykład: przed chorobą Taris „spacerując" miał czas 20 m. 23 sek. na 1.500 mtr. podczas gdy zwycięzca na tym dystansie Halassy miał 21 m. 29 i $^{2}/_{10}$ sek. Największy jednak zawód spotkał Tarisa w biegu na 400 mtr., którego był stu procentowym faworytem, został jednak pobity o ⅕ sek. przez Baranyego. Po biegu tym znaleziono Tarisa hen za basenem w samotności... płaczącego. Płakał on również po biegu na 1.500, gdyż dwa razy sprawił zawód swoim rodakom, którzy w obu wypadkach wypełnili szczelnie stadjon w Tourelles, by raz nareszcie zobaczyć go zwyciężającego i z tej okazji usłyszeć „Marsyljankę" lecz w obu wypadkach usłyszeli niezrozumiały dla nich hymn węgierski, który jakimś dziwnym zgrzytem wdarł się w ich uszy. Z pozostałych przedstawicieli franc. jedynie p. Godard spełniła pokładane w niej nadzieje. Ze zdobyciem pierwszego miejsca w setce z czasem 1.10 sek. raz jeszcze udowodniła że jest najszybszą kobietą świata. Czwarte i piąte miejsce zdobyli Włosi i Austrja, zbierając po 24 pkt. Costoli, Boldo i Parentin u Włochów oraz Standinger i Epply u Austrji byli podporami reprezentacyj. Szóste miejsce z 14 pkt. zdobyła Finlandja i to dzięki świetnemu Reingoldowi. Dalsze miejsca zajmują: Czechosłowacja (12 pkt.), Szwecja (11 pkt.), oraz Belgja.

Szwecja dwukrotny vice - mistrz Europy (1926, 27) musiał się tym razem zadowolić miejscem przedostatniem, a więc brak Arne Borga dał im się porządnie we znaki.

Polska w tym koncercie nie odegrała żadnej roli. Spodziewaliśmy się coprawda od Bocheńskiego miejsca w setce oraz w biegu na 400 mtr. niestety mistrz nasz nie był w formie, dając się pobić w przedbiegu nawet przez Steinera, którego tydzień temu pobił w Pradze, pozostawił jednak za sobą Guiliniego, Schuberta oraz Lesura. Następnie przeziębiony zrezygnował z dalszych walk. Klauzówna na treningach miała skoki doskonałe, dzięki czemu prasa francuska wyrażała się o niej, że ma duże szanse na zdobycie mistrzostwa, brak jednak odpowiedniej rutyny i otrzaskania meczowego dał się jej porządnie we znaki, wobec czego skoki jej wypadły bardzo blado. Nowakówna wogóle nie czuła się na siłach i wcale nie startowała. Karliczek, wobec nadzwyczaj silnej konkurencji w biegu na 100 mtr. nawznak panów, nie odegrał żadnej roli.

Z pozostałych zawodniczek na wyróżnienie zasługują: 13-letnia Holenderka Teu Ouden, Cooper (Anglja) oraz doskonała Braun (Hol).

Pod koniec należy również zwrócić uwagę na kolosalny postęp jaki pływactwo europejskie poczyniło od roku 1926. We wszystkich konkurencjach czasy zostały znacznie poprawione. W 1926 r. Barany naprzykład zwyciężył w setce czasem 1 m. 1 s., a w tym roku ten sam zawodnik osiągnął 59 i $^{4}/_{5}$ sek. Na 400 mtr. Arne Borg zwyciężył w r. 1926 czasem 5 m. 14 s., w tym roku Barany poprawił ten czas o 10 i $^{2}/_{10}$ sek. Czas Borga na 1.500 wynosił 21.29 i $^{2}/_{10}$, a w tym roku jednonogi Halassy miał 20.49 sek. i t. d.

Również kobiety zrobiły ogromne postępy i czasy osiągane w tym roku są o całą klasę lepsze od czasów, osiąganych w r. 1927. Na 100 mtr. triumfowała w r. 1927 p. Vierdag (Hol.) czasem 1 m. 15 sek., w tym roku Godard (Fr.) zwyciężyła czasem 1 m. 10 sek., a piąta p. Leukai (Węgry) miała 1 m. 14 i $^{4}/_{5}$ sek. Na 400 mtr. Braun miała w r. 1927 6 m. 11 i $^{8}/_{10}$ sek., a w tym roku ta sama zawodniczka zwyciężyła czasem 5 m. i 42 sek.

I tak we wszystkich konkurencjach widzimy kolosalne postępy, które świadczą o podniesieniu się klasy pływactwa europejskiego.

J. Vasin.

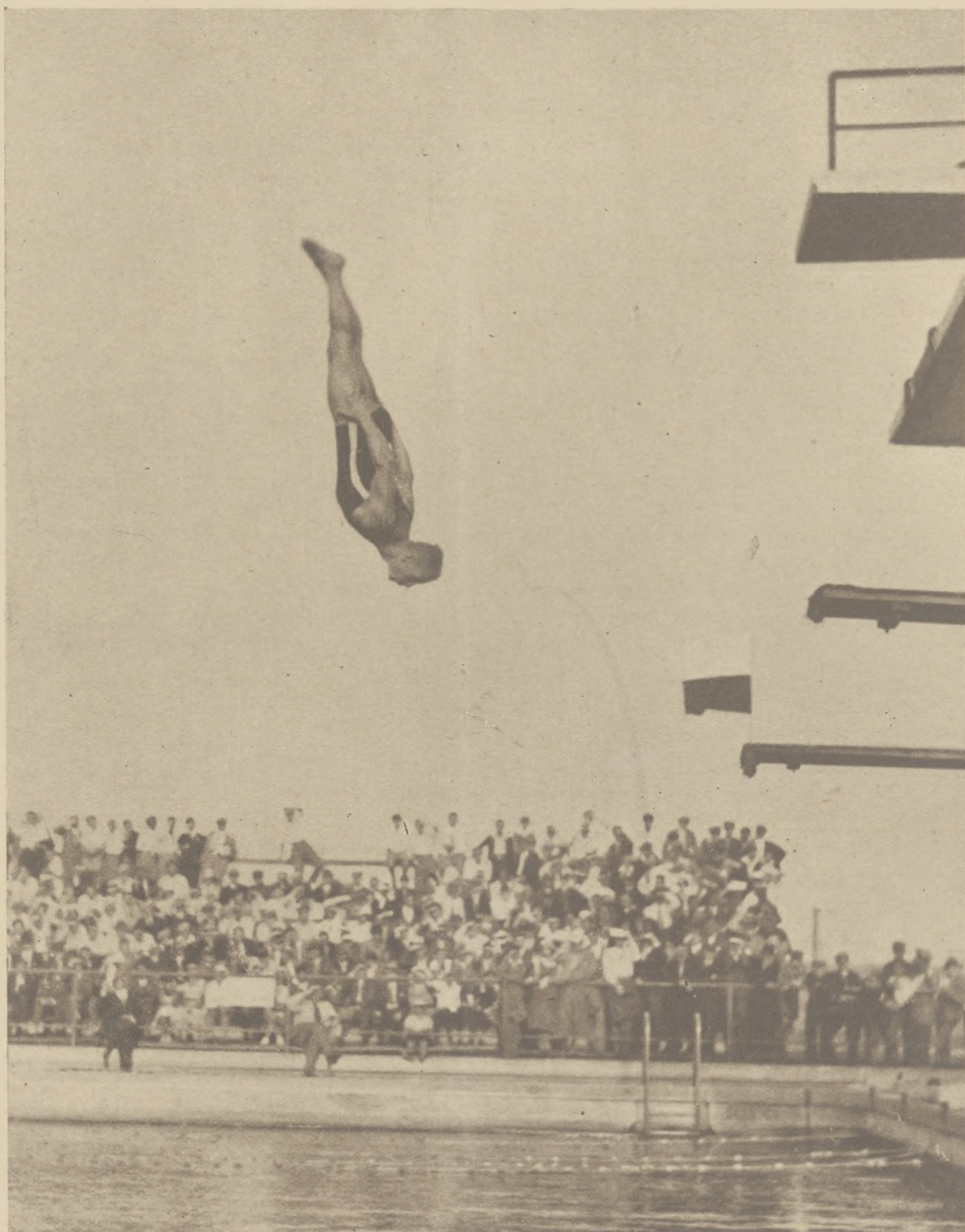
Wpław przez Poznań.

Przy udziale 60 zawodników odbył się 6 b. m. dorocznym zwyczajem wyścig pływacki na dystansie przeszło 5.000 mtr. Jako pierwszy przybył do mety nadspodziewanie młodziutki zawodnik „Unji" 16-letni Pańczak w czasie 53:37.8. Najpoważniejszy kandydat na zajęcie pierwszego miejsca, Lisowski, wycofał się. W grupie pań przybyła jako pierwsza Antkowiakówna przed Kreczmanówną.

Punktacja pływackich mistrzostw Polski.

Tegoroczne pływackie mistrzostwa Polski zostały już ukończone. Punktacja tegoroczna walk o nagrodę Pana Prezydenta przedstawia się następująco: 1) AZS Warszawa 264 pkt., 2) Giszowiec 139, 3) Cracovia 124, 4) Siemianowice 55, 5) EKS 49, 6) Makabi krak. 41, 7) Warta 37, 8) Hakoah 27, 9) Legja 26, 10) SKLA 22, a dalej Polonja 18, ŻASS 15, Pogoń 13, Unja 10, SV Poznań 6, BBSV 4, BKP 3, HCP 2.

Po dwóch latach punktacja czołowych klubów jest następująca: 1) AZS Warszawa 409 pkt., 2) Cracovia 277, 3) Giszowiec 271, 4) Hakoah Bielsko 116, 5) EKS 111, 6) Makabi Krak. 101, 7) Siemianowice 79, 8) SKLA 76, 9) Polonia 43, 10) Warta 42, 11) Pogoń 39, 12) SV Poznań 27, 13) Legja 26, 14—16) BBSV, Unja, ŻASS po 25 pkt. i t. d.



Mistrz Polski, w skoku z wieży, Maertz.

Punktacja mistrzostw pływackich Europy.

Po zakończeniu pływackich mistrzostw Europy ogłoszono tabelę punktacyjną „puharu Europy".

Pierwsze miejsce zajęły Węgry, mając 114 punktów, 2) Niemcy 92 punkty, 3) Francja 36 punktów, 4) i 5) Austrja i Włochy po 29 punktów, 6) Finlandja 14 punktów, 7) Czechosłowacja 12 punktów, 8) Szwecja 9 pkt., 9) Belgja 8 pkt. Do puharu Europy liczą się jak wiadomo tylko konkurencje męskie i piłka wodna.

W osobnej tabeli punktacyjnej mistrzostw pań zwyciężyła Holandja, mając 80 punktów, 2) Anglja 63 pkt., 3) Francja 40 pkt., 4) i 5) Niemcy i Austrja po 23 pkt., 6) Węgry 12 pkt., 7) Szwecja 8 pkt., 8) Polska 2 pkt.

W turnieju piłki wodnej zwyciężyły Węgry na 6 gier mając 5 zwycięstw, jedną nierozegraną 11 punktów, stosunek bramek 51:7, 2) Niemcy 10 pkt., 22:10, 3) Austrja 6 pkt., 10:26, 4) Belgja 5 pkt., 17:24, 5) Czechosłowacja 4 pkt., 11:16, 6) Francja 3 pkt., 13:26, 7) Szwecja 3 pkt., 12:27.

Amerykańskie mistrzostwa pływackie.

Mistrzostwa pływackie Ameryki, rozegrane w Honolulu, przyniosły dość przeciętne wyniki.

Były one następujące: 100 mtr. stylem dowolnym panów: Mannella Kalili 1:02.2; 1 mila st. dow.: Clarence Crabbe 22:14.8; skoki: Harold Smith 141.80 pkt.; 400 m. st. dow.: Clarence Crabbe 4:59.8; 200 mtr. nawznak: Majola Kalili 2:39; 4 × 200 mtr. st. dow.: Hollywood A. C. 9:21.8; 400 mtr. st. klas.: Donald Horn 6:19.8; 800 m. st. dow.: Clarence Crabbe 10:37.6; skoki wieżowe: Parid Simaika 101.46.

Mistrzostwa pań: 110 mtr. st. dow., 400 mtr. st. dow., 800 mtr. st. dow., 1 mila st. dow. — Helen Madison 1:09.4, 5:42.8, 11:50.4, 24:45; 200 mtr. nawznak: Eleanor Holm 3:04.4; 200 mtr. st. klas.: Katerine Rauls 3:13.6; 4 × 200 mtr. st. dow.: Los Angeles A. C. 10:20.4; skoki wieżowe i z trampoliny: Georgia Coleman.

Japończyczy biją Amerykanów w meczu pływackim.

W Tokio odbył się mecz pływacki Japonja — Ameryka, zakończony sensancyjnem zwycięstwem Japończyków w stosunku 40:23. Osiągnięte wyniki stoją na wysokim poziomie i już dzisiaj przewidzieć można, że Japończycy w Los Angeles odegrają w pływaniu poważną rolę.

Wyniki zawodów są następujące: 100 mtr. st. dow.: Howland (USA.) 1:00.4, 2) Miyasakik (J.) 1:00.6, 3) Takaisi 1:00.8; 200 mtr .st. dow.: 1) Kalili (USA.) 2:16, 2) Gilfrau (USA.) 2:16.5; 400 mtr. st. dow.: 1) Gilfrau (USA.) 4:57.6, 2) Yokahama (J.) 4:48.4; 800 mtr. st. dow.: 1) Yokohama (J.) 10:25.2, 2) Takemura (J.) 10:26; 1500 mtr. st. dow.: 1) Makino (J.) 20:10.2, 2) Takemura (J.) 20:11.4; 100 mtr. nawznak: 1) Walton (USA.) 1:11.8, 2) Kawazu (J.) 1:12; 200 mtr. nawznak: 1) Kalili (USA.) 2:39; 100 mtr. st. klas.: 1) Tsuruta (J.) 1:16.8, 2) Schreiber (USA.) 1:17; 200 mtr. st. klas.: 1) Kaike (J.) 2:50, 2) Tsuruta (J.); 2 × 100 mtr. st. dow.: 1) Japonja 4:04, 2) USA. 4:06; 4 × 200 mtr. st. dow.: 1) USA. 9:17, 2) Japonja 9:34.6; 3 × 100 mtr. st. zmiennym: 1) Japonja 3:28.2 (Kawazu 1:12 nawznak, Tsuruta 1:16.4 st. klas., Takaishi 59.8 st. dowolnym), 2) USA 3:29.

Mistrzostwa Polski piłki wodnej.

W dniach 5 i 6 b. m. rozegrano w Krakowie mistrzostwa Polski w piłce wodnej. Nie można powiedzieć, że mistrzostwa te były imprezą w pełni udaną, gdyż późny termin rozgrywek, jak niezdecydowanie P. Z. P. co do terminu wpłynęły na osłabienie zainteresowania temi rozgrywkami, co odbiło się zwłaszcza w pierwszym dniu zawodów na liczbie widzów.

W pierwszym meczu Makkabi bię Uuję Poznań 5:0, przyczem wynik ten uzyskała Makkabi do pauzy, po której Unja zrezygnowała z dalszej gry. W drugim Cracovia bije zeszłorocznego wicemistrza AZS. Warszawa 3:2, przyczem bramki strzelili dla Cracovii Sieńkowski, Kowalski i Kot, dla AZS. Bocheński i Kratochwila.

W drugim dniu Cracovia gromi Unję 11:0, bramki strzelili Trytko (3), Kot (3), Kowalski i Duszyński (po 2) i Rouppert (1). Makkabi pokonała AZS. Warszawa 5:1, górując nad Warszawiakami przez cały czas. Honorowego gola dla AZS. strzelił Bocheński, dla Makkabi strzelcami byli Ritterman II (3), Goldstein i Soldinger A. Wreszcie AZS. rozprawił się gładko z Unją poznańską 9:1 (strzelcy: Bocheński (4), Kratochwila (3), Matysiak i Karpiński (po 1). Dla Unji Jankowiak).

Finał mistrzostw przyniósł zasłużone zwycięstwo Makkabi, lecz zaznaczyć należy, że nie było ono łatwe. Makkabi pokonała Cracovię 4:1.

Punktacja: 1) Makkabi 6 pkt., stos. br. 18:3; 2) Cracovia 4 pkt., st. br. 15:6; 3) AZS. Warszawa 2 pkt., st. br. 12:9; 4) Unja 1:25.

ZALESKI A. **„Krótki podręcznik pływania”.** Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1931. **Cena 1 zł.**

Pływanie jest jednym z najprzyjemniejszych i najzdrowszych sportów. Rozwija ono śmiałość, wytrwałość, siłę woli, wyrabia pewność siebie, hartuje organizm i zapewnia jego sprawność.

Sport ten był ceniony nawet w starożytnym Rzymie, gdzie nieznajomość pływania była traktowana jako objaw beznadziejnej niezdarności i niedołęstwa. Obecnie zagranicą sport ten zyskał szerokie rozpowszechnienie, zwłaszcza w Ameryce, gdzie wysunięto postulat, że każdy młody Amerykanin musi umieć pływać i gdzie sport pływacki jest przedmiotem nauczania w wielu uniwersytetach. U nas pod tym względem jest dużo do zrobienia, gdyż sport ten nie znajduje jeszcze należytego zrozumienia, zwłaszcza wśród starszego społeczeństwa.

Istnieje kilka stylów pływania, a więc tradycyjna „żabka”, trudgen crawl i inne. Ostatni z tych stylów zyskuje coraz bardziej uznanie, gdyż jest to najszybszy i najmniej męczący sposób pływania, a zarazem najłatwiejszy do nauczenia. Przy nauce pływania dużą pomocą są odpowiednie podręczniki, jeden z nich ukazuje się obecnie na rynku księgarskim, pióra inż. Zaleskiego pod powyższym tytułem. Nazwisko autora, znanego pioniera sportu pływackiego, mówi za siebie i już przesądza poniekąd o wartości podręcznika. W podręczniku tym, ujętym niezwykle popularnie, autor omawia urządzenie taniej pływalni, naukę i styl pływania, zasady zaprawy, skoki, zawody, a wreszcie ratowanie tonących. Jest on zwolennikiem crawla, przeciwnikiem zaś żabki, uważając ją słusznie za wadiwy sposób pływania. To też w omawianej pracy prawie wyłącznie uwzględniony jest crawl. Na końcu książki podano przepisy co do ratowania tonących. Uzupełnia ją 23 rysunków. Zarówno przystępny wykład, oparty na najnowszych wiadomościach i bogatem doświadczeniu autora jak i niska cena podręcznika (1 zł.) sprawiają, że powinien on znaleść się w rękach jak najszerszych warstw mieszkańców miast i wsi, tem bardziej, że sport pływacki posiada znakomite właściwości higjeniczne, wspaniale rozwija mięśnie, płuca i serce oraz jest niejako wstępem do innych sportów jak wioślarstwo, żeglarstwo i t. p. Wspomnieć również należy o wysokiej wartości społecznej pływania, jako środka ratowniczego w wypadkach tonięcia.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego” wraz z dodatkiem „Sport Zimowy” wynosi Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Wydawca „Sport Wodny” S-ka z o. odp. Redaktor *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

ZAWIADOMIENIE

YACHT KLUBU POLSKI
W WARSZAWIE

Z POLECENIA
Polskiego Związku Żeglarskiego
zostaną urządzone

Regaty Związkowe

Regaty odbędą się dnia 20 września 1931 r. o godz. 11-ej wedle przepisów regatowych P. Z. Ż.

Kurs od przystani Yacht-Klubu Polski, między masztem regatowym na przystani, a nabieżniku pływającym, w górę rzeki i zpowrotem, łącznie około 4-ch kilometrów.

Do regat mogą być zgłoszone jachty wszystkich klas związkowych.

Wpisowe w klasie V wynosi zł. 4 (cztery złote), w pozostałych klasach zł. 8 (ośm złotych).

Nagrody: klasowe, według przepisów P. Z. Ż. i nagroda przechodnia dla klasy C Ministerstwa Komunikacji.

Zgłoszenia należy nadsyłać na przystań Y. K. P. (ul. Miedzeszyńska Nr. 2) do dnia 15-go września, godz. 20-ta.

Programy regat wydawane będą na przystani Y. K. P. w dniach 19 września od godz. 19-ej i dnia 20-go września 1931 r.

Minimalna liczba załóg: w klasie V — 1 osoba.
„ S — 2 „
„ M — 3 „
„ H — 3 „
„ E — 4 „
„ C — 4 „

KOMISJA REGATOWA YACHT-KLUBU POLSKI

ZAWIADOMIENIE

Z POLECENIA POLSKIEGO
ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO

KOŁO ŻEGLARSKIE WARSZAWSKIEGO
TOWARZYSTWA WIOŚLARSKIEGO

ORGANIZUJE

Związkowe Regaty Żeglarskie

dnia 4 października 1931 r.
o godzinie 10-ej rano.

Kurs około 14 klm. od przystani W. T. W. do schroniska turystycznego Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

Dla klasy V kurs skrócony.

W klasie V oddzielny wyścig dla nowicjuszy.

Do regat mogą być zgłaszane wszystkie klasy związkowe.

Wpisowe wynosi w klasie V zł. 4, a pozostałych zł. 8.

Zgłoszenia należy składać na przystani W. T. W. do dnia 28 b. m. do godz. 18-ej.

Programy regat wydawane będą na przystani W. T. W. w dniu 3 października r. b. o godz. 18-ej.

Liczba załóg w klasie V — 1 osoba.
„ „ „ S — 2 osoby.
„ „ „ M i H — 3 „
„ „ w pozostałych — 4 „

DRUK PIOTR PYZ i S-ka WARSZAWA